№ 3 (951) март 2017 г.
Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

3 (951)

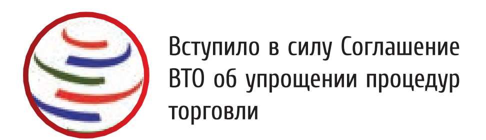
Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

март 2017 г.

Издается с 1998 г.

КВТ ЕЭК ООН: итоги и роль логистики в преодолении вызовов, стоящих перед транспортным сектором



Вступило в силу Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли



Перспективы лоукостов в Украине: о стимулах их привлечения и сдерживающих факторах развития



В АМПУ озвучили планы на 2017 г.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДЕССЕ

31.05 – 02.06.2017

31.05 XV День международного экспедитора

1.06 VII Международный семинар по вопросам упрощения процедур торговли и «единого окна»

31.05-2.06 XVI Международная выставка по транспорту и логистике «Интер-ТРАНСПОРТ»

2.06 Совместный семинар ОСЖД/FIATA по комбинированным перевозкам

Контакты для регистрации:

Тел.: +380 48 7 385 385; факс: +380 48 7 385 375; E-mail: transportweek@plaske.ua

Официальные партнеры

PLASKE ПЛАСКЕ Энергия движения

ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

При поддержке:













Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 3 (951) март 2017 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки и рекламы:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288














КВТ ЕЭК ООН: итоги и роль логистики в преодолении вызовов, стоящих перед транспортным сектором

С момента своего создания в 1947 г. Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ) играет новаторскую роль в деле упрощения международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта и повышения их конкурентоспособности. Это достигается главным образом за счет разработки, обслуживания и осуществления международно-правовых документов, направленных на стимулирование развития международных транспортных сетей, единообразных и упрощенных процедур пересечения границ и стандартизированных правил и положений для обеспечения высокого уровня эффективности, безопасности и экологичности внутреннего транспорта.



В день празднования 70-летия КВТ (21 февраля 2017 г.) министры транспорта не только всей Европы, но и мира собрались в Женеве на совещании, посвященном прошлому и будущему Комитета. Совещание министров прошло в рамках 79 Сессии КВТ. В его работе приняли участие более 500 представителей из 89 стран мира. Предметом этой встречи стало подведение итогов и определение роли логистики в преодолении вызовов, стоящих перед транспортным сектором. Для всех участников это была уникальная возможность повысить осведомленность о вкладе логистики и управления цепями поставок в достижении Программы 2030 Целей Устойчивого Развития ООН.

В конце дня участники подписали резолюцию министров "Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности", в которой не только признаются 70-летние достижения Комитета, но также приняты обязательства по продолжению поддержания деятельности КВТ в будущем. Эта резолюция была подписана 58 странами и Европейским комиссаром за мобильность и транспорт в конце министерской встречи, состоявшейся в день открытия сессии — 21 февраля. Наиболее важным моментом является то, что в резолюции содержится коллективное подтверждение актуальности работы Комитета в направлении выработки пути к устойчивому внутреннему транспорту и мобильности. На протяжении 70 лет КТВ постоянно работал с правительствами, промышленностью и политиками в целях содействия устойчивому, безопасному, чистому и конкурентоспособному транспорту. Приоритетом Комитета на этом пути являлось развитие грузовой и индивидуальной мобильности путем улучшения: безопасности движения; экологических показателей; энергетической эффективности; безопасности на внутреннем транспорте и эффективности предоставления услуг в транспортном секторе. К настоящему времени КТВ стал центром конвенций ООН по внутреннему транспорту.

В своем приветственном слове Дидье Шамбовей, посол, выступивший от имени Дорис Лойтард, президента Швейцарии, подчеркнул важность КТВ, отметив, что интеграция через транспорт и торговлю ведет к стабильности экономик, стран и обществ. Работа КТВ помогает добиться этой стабильности: "Укрепление связей и мобильности, усиление их прозрачности, безопасности и эффективности также являются целями (КТВ), — отметил Д. Шамбовей. — Именно поэтому его (КТВ — **ред.**) деятельность и особенно его международные конвенции получили высокую оценку Швейцарской Конфедерации и национального транспортного сектора. Мы убеждены в важности КТВ для будущего внутреннего транспорта".

После вступительного слова участники сосредоточились на работе в трех панельных сессиях, где обменялись мнениями о текущей и будущей роли КТВ в создании устойчивого безопасного и взаимосвязанного транспорта.

Первая панель на тему "КТВ — портал для обеспечения возможности подключения" была сосредоточена на постоянной потребности в улучшении подключения к инфраструктуре. В рамках панельной дискуссии также были рассмотрены нетрадиционные способы подключения, которые быстро изменяют среду мобильности. Модератором группы выступил вице-президент Исламского банка развития Сайед Ага. В качестве докладчиков выступили министр транспорта РФ Максим Соколов, министр дорожного и городского строительства Исламской Республики Иран Аббас Ахунди, министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Адамкул Жунусов и заместитель министра автомобильного транспорта Туркменистана Аннадурды Косаев.

Тема **второй панельной дискуссии** — "КТВ — коммуникативная платформа для регуляторов и новаторов: технологии для устойчивой мобильности". В рамках данной панели были исследованы политические ответные меры на технологические изменения и условия для создания благоприятной среды для инноваций, а также возможности КТВ в вопросах содействия их внедрению. Спикеры, выступившие с докладами в рамках данной панели (комиссар Европейской комиссии по мобильности и транспорту Виолета Бульц, министр инфраструктуры Швеции Анна Йохансcон, министр по вопросам мобильности Бельгии Франсуа Белло), акцентировали внимание на роли КТВ в качестве центрального места управления внутренним транспортом, а также инструмента для прокладывания пути к автоматизированным и интегрированным транспортным системам. Министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян, также выступивший с докладом в рамках данной панели, подчеркнул важность интеллектуальной инфраструктуры и цифровых транспортных коридоров. При этом министр подчеркнул, что приоритетным вопросом для Украины является обеспечение надежного и безопасного перемещения товаров в направлении Европа—Азия путем создания цифровых коридоров.

"Цифровой коридор предусматривает использование современных информационных систем, обеспечивающих непрерывный мониторинг грузовых потоков, механизм электронного взаимодействия участников внешнеэкономической деятельности с транспортно-логистическими компаниями и органами государственного контроля, а также организацию обмена



данными в объемах, необходимых для выполнения бизнес-процессов участниками системы", — отметил В. Омелян.

Министр сообщил, что Украина входит в проект финансирования развития цифровой инфраструктуры ЕС, отметив, что для этого проекта необходимо усилить законодательство в области цифровых технологий и создать институциональные предпосылки для цифрового развития. Создание цифровых транспортных коридоров, по словам министра, должно обеспечить возможность отслеживания груза в реальном времени без каких-либо территориальных, технических или правовых ограничений, а также организацию бизнес-процессов на основе электронного документооборота. "Однако, несмотря на то, что создание цифровых транспортных коридоров — это планы на ближайшее будущее, мы уже сегодня осуществляем меры по упрощению процедур торговли", — отметил министр.

"На железнодорожном транспорте успешно используется унифицированная накладная ЦИМ/СМГС. Как показывает практика, использование такого унифицированного перевозочного документа странами с различным транспортным правом способствует наращиванию грузопотока в международном сообщении, повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта и гармонизации правового поля в целом. Таким образом, внедрение цифровых коридоров обеспечит устойчивое развитие универсальной, эффективной, единой транспортно-логистической системы", — отметил В. Омелян.

Модератором **третьей панельной дискуссии** на тему "КТВ — Центр конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту: преимущества согласованного на международном уровне нормативного управления для внутреннего транспорта" выступила директор отдела устойчивого развития ЕЭК ООН Ева Молнар. В качестве докладчиков высту-

пили министр транспорта Кыргызстана Жхамшитбек Калилов, министр транспорта Туниса Анис Гедира, министр транспорта Федеративной Республики Нигерия Ротими Амачи, первый замминистра транспорта и связи Республики Беларусь Алексей Авраменко, государственный секретарь Министерства внутренних дел Испании Луис Агилера Руис и специальный посланник Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения Жан Тодт.

После совещания министров ежегодная сессия КВТ продолжила свою работу (22—24 февраля). Главными обсуждаемыми темами стали развитие логистики, автомобильного и железнодорожного транспорта, проекты евро-азиатских транспортных связей, третья стадия которых подходит к завершению, и железнодорожные проекты, последние достижения на пути их реализации. Участники детально обсудили улучшение автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального сообщения внутри Европы и между Европой и Азией. В рамках конференции высокого уровня представители Нигерии, Вьетнама, Польши представили свое видение развития внутреннего транспорта, в частности водного.



Среди результатов и рекомендаций сессии КВТ ЕЭК ООН: рассмотрение вопросов, касающихся воздействия подержанных автомобилей на качество воздуха и климатические выбросы, поддержка сотрудничества WP.5 и Партнерства ОПТОСОЗ по велосипедной езде в подготовке инфраструктурного модуля в рамках Общеевропейского велосипедного генерального плана; решение о продлении мандата Специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) на 2017 г. и финансирование затрат на создание и развитие международной системы eTIR (ECE/TRANS/WP.30/288, пункты 14 и 19). Также была принята с поправками резолюция "О международных железнодорожных пассажирских перевозках на маршруте Восток—Запад". Она будет представлена на 67 сессии ЕЭК ООН в 2017 г. В ходе сессии был отмечен прогресс в завершении третьего этапа проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), в связи с чем было предложено провести международную конференцию по вопросам ввода в действие евро-азиатских транспортных связей. Также рабочим органам КВТ было предложено рассмотреть формат взаимодействия с Международным союзом железных дорог (МСЖД) по вопросам транспортной безопасности.

Учитывая, что КВТ подошел к стадии реализации повестки 2030, множество дискуссий было посвящено вопросам будущего мобильности, потребностям модального сдвига для грузового и пассажирского транспорта и влиянию четвертой индустриальной революции на мобильность.

В текущем году на ежегодном совещании также состоялся ряд параллельных мероприятий, включая Всемирный кинофестиваль по безопасности дорожного движения 2017 г. В рамках фестиваля ЕЭК ООН объединила усилия с LIFE (Фондом страхования жизни и здоровья) и голливудскими кинематографистами для создания короткометражного фильма о безопасности на дорогах. Также была проведена выставка, на которой был представлен 70-летний период работы КТВ и мира в целом, показано, как КТВ, технологии и общество развивались за последние 70 лет, и представлены достижения, которые были достигнуты.

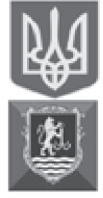
Цель этой юбилейной сессии состояла в том, чтобы не только оценить вклад КВТ, внесенный в развитие внутреннего транспорта, но и принять решение о его будущей миссии до 2030 г. в условиях глубоких изменений, проблем и возможностей в глобальном масштабе.



II ВСЕУКРАИНСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ, СОИСКАТЕЛЕЙ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ И МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ

«СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ»

г. Одесса, 14 апреля 2017 года



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ



ОДЕССКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ МОРСКОЙ УНИВЕРСИТЕТ

ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ РЫНКА И ЭКОНОМИКО-ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ НАН УКРАИНЫ

СЕКЦИИ КОНФЕРЕНЦИИ:

Туристическо-рекреационный потенциал регионов Украины;

Организационно-экономические аспекты туризма;

Менеджмент и маркетинг в туризме;

Морской туризм;

Инновации и информационные технологии в индустрии туризма;

Гостинично-ресторанный бизнес;

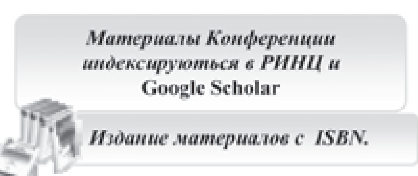
Правовые аспекты регулирования туристической деятельности и смежных отраслей.

Шаблон оформления тезисов и **форма Заявки** — на сайте **www.sworld.education**

Заявки, тезисы, вопросы участия — на E-mail:**economics.onmu@gmail.com**

КООРДИНАТОРЫ КОНФЕРЕНЦИИ:

Очное участие: ОНМУ,
65029, г. Одесса, ул. Мечникова, д. №34, ауд. 515 л.к.
Власенко Ольга Сергеевна
тел. +38 (097) 252-42-61
e-mail: economics.onmu@gmail.com



Дистанционное участие:
SWorld
Куприенко Сергей Васильевич
тел. +38 (066) 790-12-05
e-mail: economics.onmu@gmail.com

При поддержке:

Научного проекта **SWorld** **www.sworld.education**



Производственно-практического журнала **«Транспорт»** **www.transport-journal.com**

Вступило в силу Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли



22 февраля 2017 г. вступило в силу Соглашение по упрощению процедур торговли (Trade Facilitation Agreement — TFA). Соглашение ратифицировали 112 стран (более чем 2/3 от 164 стран-членов ВТО), что позволило документу вступить в силу.

Применение Соглашения должно ускорить движение товаров через таможенную границу, что должно стать новым этапом развития международной торговли и создаст значительный импульс для развития многосторонней торговой системы.

Полная реализация норм Соглашения сократит торговые издержки его участников в среднем на 14,3%. Кроме того, его реализация может уменьшить время, необходимое для импорта товаров более чем на полтора дня, а для экспорта товаров — почти на 2 дня, или на 47% и 91% соответственно по сравнению с ситуацией на сегодня. Также ожидается, что Соглашение поможет новым компаниям начать экспортировать.

Набрав минимально необходимое количество ратификаций со стороны членов ВТО, Соглашение по упрощению процедур торговли вступило в силу, торжественно сообщил Генеральный директор ВТО Роберту Азеведу на пресс-конференции 22 февраля 2017 г. Последними ратифицировавшими Соглашение странами стали Иорданское Королевство, Оман, Республика Руанда и Республика Чад.

Текст Соглашения по упрощению процедур торговли был согласован по результатам 9-й Министерской конференции ВТО, прошедшей в декабре 2013 г. на о. Бали (Индонезия). Необходимость заключения этого Соглашения связана с тем, что меры по упрощению процедур торговли способны значительно снизить затраты по торговым сделкам, в том числе стоимость таможенной очистки импортных и экспортных грузов. Процесс разработки Соглашения и публичного обсуждения его отдельных частей был впервые инициирован еще в 2004 г. и в общей сложности занял около 9 лет.

По словам Роберту Азеведу, "Соглашение по упрощению процедур торговли — одна из наиболее значимых реформ мировой торговли этого века". Глава организации ожидает, что новый договор стимулирует рост мировой экономики на 0,5 процентного пункта в год. "Это фантастическая новость по крайней мере по двум причинам. Во-первых, она показывает приверженность членов многосторонней торговой системе и что они выполнили обещания, сделанные на Бали. Во-вторых, это означает, что теперь мы можем приступить к реализации Соглашения, помогая сократить торговые издержки по всему миру. Это также означает, что мы можем начать работу по оказанию технической помощи, чтобы помочь бедным странам в осуществлении Соглашения", — сказал генеральный директор ВТО.

Р. Азеведу подчеркнул, что реализация Соглашения принесет большие выгоды, чем устранение всех существующих таможенных тарифов, поскольку придаст стимул глобальной торговле размером до $1 трлн в год.

Американские эксперты, проанализировав статистику Всемирного банка и Всемирного экономического форума, пришли к выводу, что если все положения Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли будут реализованы, то мировой ВВП может увеличиться на 4,7%. По расчетам Института мировой экономики Петерсона, эффект подписания Соглашения может составить приблизительно $117 млрд.



Согласно исследованию ОЭСР, издержки по осуществлению внешнеторговых операций в странах-членах ОЭСР должны снизиться на 10%, при этом наибольшее значение будет иметь снижение расходов за счет упрощения процедур, снижения сборов и платежей, а также увеличения прозрачности.

Свои оценки также дают ЮНКТАД и Всемирный банк. В исследовании ЮНКТАД указывается, что расходы на документацию в международной торговле составляют от 3,5% до 7% от стоимости товара. Т.о., сокращение только этой части издержек уже существенно облегчит положение экспортеров и импортеров. Снижение операционных торговых издержек на 1% в среднем приведет к росту ВВП на 0,13%. В докладе Всемирного банка о глобальных экономических перспективах приводится оценка роста объема мировой торговли продукцией обрабатывающей промышленности примерно в объеме $377 млрд, т.е. на 9,7%.

Высокую оценку Соглашение по упрощению процедур торговли получило и в документах Группы по торговле "Деловой двадцатки" (B20).

Изначально переговоры по упрощению процедур торговли вызывали некоторую обеспокоенность у развивающихся стран-членов ВТО, которые опасались того, что они не смогут выполнить высокие требования, что приведет к росту претензий и споров. В результате стороны договорились о том, что развивающиеся страны получат техническое и финансовое содействие и поддержку. С учетом того, что в большей степени проблемы с прозрачностью таможенных и иных транзитных процедур в силу излишней бюрократии и недостаточной автоматизации процессов наблюдаются в развивающихся странах, именно для них имплементация данного Соглашения должна приобрести особую актуальность. Кроме общего ускорения процедур оформления товаров, принятое Соглашение также должно поспособствовать большей вовлеченности в процесс мировой торговли мелких и средних предпринимателей, позволив даже наибеднейшим игрокам на рынке принять участие в глобальных цепочках стоимости. Наиболее ощутимым это станет для развивающихся стран, отметил в своем видеообращении гендиректор ВТО Роберту Азеведо.

По мнению экспертов ВТО, в случае успешной имплементации Соглашения развивающиеся страны смогут повысить уровень производимых и экспортируемых на внешние рынки товаров на 20%, в то время как наименее развитые страны могут ожидать еще более существенное увеличение темпов внутренней производительности и торговли (35%). В частности, согласно последним статистическим данным ВТО, больше всего экономических выгод от имплементации Соглашения должны будут получить африканские государства и наименее развитые страны.

В качестве примера уже наблюдаемого на практике положительного эффекта от преобразования торговых процедур эксперты ЮНКТАД приводят торговую политику властей Руанды. Так, благодаря введению системы "единого окна", время ожидания для грузовых автомобилей на пунктах таможенного контроля сократилось с 11 дней в 2010 г. до 34 часов в 2014 г. Благодаря этому импортеры и потребители Руанды сэкономили в 2014 г. около $6 млн.

Стоит отметить, что, согласно прогнозам, среди развивающихся государств значительные выгоды от реализации Соглашения должны получить страны, не имеющие выхода к морю. Однако подобные выгоды смогут стать реальными только при условии оказания необходимой финансовой и технической поддержки со стороны развитых государств.

Замминистра экономического развития и торговли Украины — торговый представитель Украины Наталья Микольская, комментируя вступление в силу Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, отметила: "Благодаря усилиям всей команды ВТО и лично ее гендиректора Р. Азеведо Соглашение об упрощении процедур торговли стало частью международного торгового права! Впереди — не менее важная и интересная работа по имплементации положений Соглашения, что позволит Украине улучшить свои позиции в мировых рейтингах, связанных с легкостью ведения бизнеса, а также достичь стратегической цели: вхождения Украины в ТОП-50 стран, где бизнес чувствует себя комфортно. Упрощения международной торговли и таможенных процедур ожидает большинство украинских экспортеров — прежде всего малые и средние предприятия".

Украина ратифицировала Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли 4 ноября 2015 г. согласно Закону Украины № 745-VIII "О ратификации Протокола о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации".

Целью принятия закона является выполнение Украиной внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу упомянутого протокола, и предоставление согласия на обязательность применения Украиной положений Соглашения об упрощении процедур торговли после вступления в силу.

По мнению торгпреда Украины Натальи Микольской, Соглашение ВТО позволит устранить часть торговых барьеров, мешающих Украине реализовать свой экспортный потенциал и компенсировать потерю российского рынка сбыта. Она также подчеркнула, что имплементация Соглашения предоставит нашей стране дополнительные возможности для привлечения прямых иностранных инвестиций, создания более благоприятных условий для ведения бизнеса, стимулирования реформ по дерегуляции в сфере ВЭД и, как следствие, увеличения объемов украинского экспорта, сообщает пресс-служба Минэкономразвития.

Соглашение по упрощению процедур торговли является первой договоренностью в системе соглашений ВТО, которая позволяет развивающимся государствам при присоединении к этой договоренности самостоятельно определять объем принимаемых на себя обязательств и требуемой технической поддержки, а также длительность переходных периодов, исходя из специфики индивидуального экономического развития.

Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли — в Украине работают над устранением препятствий к имплементации

Украина входит в число стран-участниц, ратифицировавших данное Соглашение. Вследствие вступления в силу Соглашения УПТ, внедряющего упрощенные таможенные формальности и процедуры, особую актуальность приобретают вопросы осуществления качественного и эффективного пост-таможенного аудита. Именно этим вопросам был посвящен семинар-практикум "Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли в Украине: законодательные и институциональные препятствия имплементации", проходивший в столице Украины в последнюю неделю февраля.



Семинар "Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли в Украине: законодательные и институциональные препятствия имплементации", участниками которого стали представители Министерства экономического развития и торговли Украины, Государственной фискальной службы Украины, Государственной пограничной службы Украины, Миссии Европейского Союза по приграничной помощи Молдове и Украине (EUBAM), представители частного сектора и международных организаций, открыл свою работу в Киеве в день ратификации Соглашения УПТ и продолжался на протяжении 3 дней — до 24 февраля 2017 г. Мероприятие проходило при поддержке Программы развития коммерческого права Министерства торговли США (CLDP).

Главной целью мероприятия стало обсуждение проектов законов и нормативно-правовых актов, необходимых для эффективной и действенной имплементации в Украине положений Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли.

Участники семинара, большую часть которых представляли руководители и главные специалисты региональных управлений таможенного аудита ГФСУ, в течение 3 дней оценили текущее состояние функционирования подразделений таможенного аудита Главных управлений ГФСУ в регионах, а также обсудили пути их институциональной способности осуществлять эффективный пост-аудит с учетом международного опыта. Объектом особо тщательного рассмотрения стали вопросы реформирования действующего законодательства Украины, влияющего на обработку досрочного поступления и обработку торговых операций в свете Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли и пересмотренной Киотской конвенции.



Одним из основных модераторов панельных дискуссий, проводимых в рамках семинара, выступила представитель управления таможенного аудита Клайпедской таможни (Литва). В течение трех дней она не только знакомила участников семинара с новациями, привнесенными в работу таможенных аудиторов европейских стран новой редакцией Таможенного кодекса ЕС, но и делилась собственным практическим опытом осуществления таможенного пост-аудита и выявления незаконных схем уклонения от уплаты таможенных платежей. Особая ценность данной информации и предоставленная возможность оценить схожие ситуации с разных точек зрения (европейских и украинских субъектов таможенного аудита) были отмечены всеми участниками дискуссий.

В результате участникам семинара удалось выявить расхождения между международными рамками и базовым законодательством и положениями, регулирующими процедуры обработки до прибытия и обработки торговых операций, действующими в Украине. Это нашло свое отражение в итоговых рекомендациях участников семинара к парламенту, правительству Украины и международным организациям.

В частности, было решено при помощи международных партнеров — CLDP и EUBAM — к середине марта текущего года создать рабочую группу (РГ), задачей которой станет гармонизация законодательства Украины в сфере пост-таможенного аудита с законодательством ЕС и положениями Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли. Первоочередными задачами РГ станут:

— работа над определением терминов (в частности "пост-таможенный аудит" и "пост-таможенный контроль", "таможенное оформление", "таможенная очистка", "выпуск товаров"), их соотношением и определением соответствующих процедур;

— усовершенствование системы управления рисками в пост-таможенном аудите;

— разработка эффективной системы финансовых гарантий в таможенном законодательстве;

— выработка критериев для определения объекта пост-таможенного аудита в автоматическом режиме;

— определение конечного перечня оснований для внеплановых "неожиданных" проверок в соответствии с лучшей международной практикой.

В рекомендациях подчеркивается особая роль осведомленности субъектов таможенного пост-аудита о практике применения соответствующих правовых норм (оценка, классификация, происхождение), в том числе о судебных решениях по жалобам, и передовой международной практики в сфере пост-таможенного аудита.

В свете вступления в силу Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли участники семинара отметили особую необходимость в налаживании тесной международной, межведомственной и внутриведомственной коммуникации, а также четкой координации сотрудничества. В частности, была подчеркнута необходимость обеспечения тесного взаимодействия органов таможенного и налогового аудита с целью пресечения злоупотреблений в рамках применения процедур предварительного декларирования товаров и обработки торговых операций.

Также участники семинара рекомендовали расширить образовательную деятельность по вопросам пост-таможенного аудита среди субъектов ВЭД путем проведения региональных учебных семинаров для делового сообщества, популяризации преимуществ пост-таможенного аудита путем распространения информации в соответствии с рекомендациями Всемирной таможенной организации и т.п.

Подводя итоги семинара, участники отметили его практическую роль в реформировании действующего законодательства и упорядочении его практического применения, пересмотре и выработке более эффективной системы правил по процедурам предварительной обработки и обработки торговых операций в соответствии с международными стандартами и передовыми методами. Таким образом, это поможет улучшить торговый и инвестиционный климат в Украине.





МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ



СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ



ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ

VII МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

«ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ І ЛОГІСТИКИ»

м. ОДЕСА, 26-28 квітня 2017 року

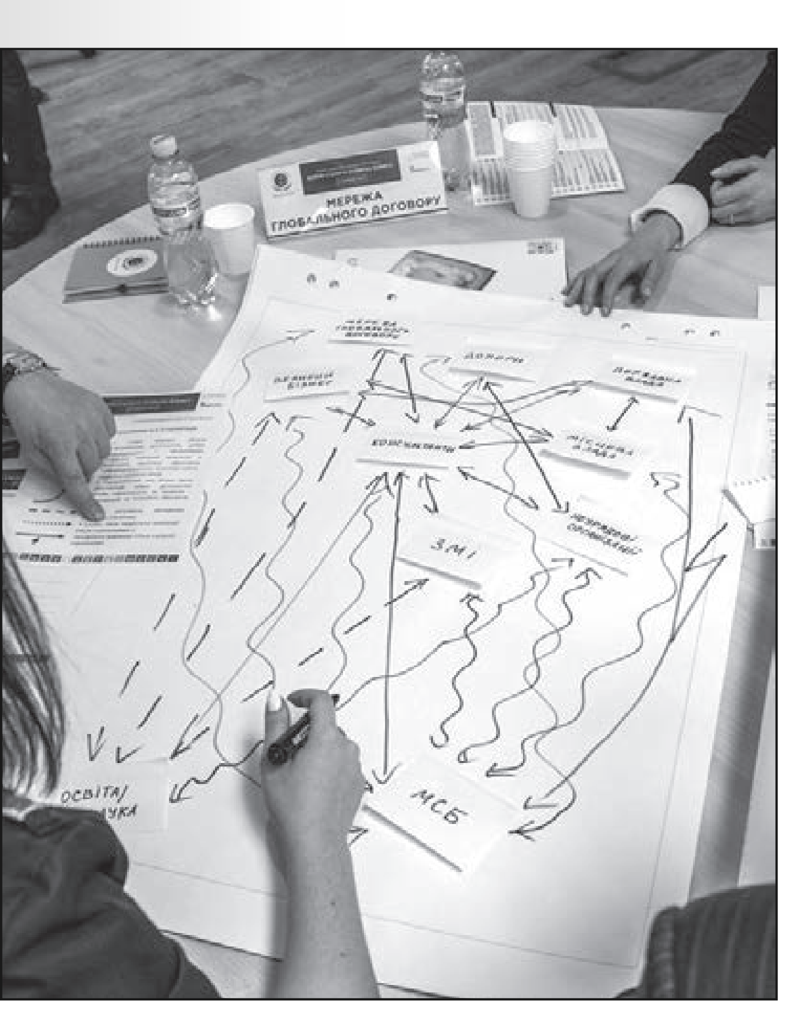
Організатори конференції — кафедра залізничного, автомобільного транспорту, підйомних та транспортних систем Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля (СНУ ім. В. Даля) та кафедра морських перевезень Одеського національного морського університету (ОНМУ) за участю:

Латвійської морської академії	Латвія
Державної Вищої Технічно-Економічної школи ім. Броніслава Маркевича	Польща
Шанхайського морського університету	КНР
Сілезького технічного університету	Польща
AGH University of Science and Technology	Польща
Національного технічного університету	Білорусь
Жилінського університету	Словаччина



***Координатор конференції* — Дрожжин Олексій Леонідович, старший викладач кафедри «Морські перевезення» ОНМУ**
E-mail: alexey.drozhzhyn@ukr.net; тел +38 (050)-415-36-76

Форум, посвященный 10-летию присутствия и деятельности Сети Глобального договора ООН в Украине



14.03.2017 г. в Киеве прошел Форум, посвященный 10-летию присутствия и деятельности Сети Глобального договора ООН в Украине. Генеральный директор Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС" Светлана Найденко приняла в нем участие. Также в Форуме участвовали представители компаний-подписантов договора в Украине — АО "ПЛАСКЕ", АЗС "ОККО", "СКМ", "ДТЭК Энерго", Young&Ernst, "КПМГ", Lifecell, Ассоциации "УЛА", ООО "Укррос-Транс" и других.

На сегодняшний день в Украине всего 51 подписант данного договора. Глобальный договор ООН — это единственная мировая инициатива, которая объединяет ООН и компании по всему миру, выступая транслятором Целей Устойчивого Развития и "10 принципов Глобального договора ООН в сфере защиты прав человека, трудоустройства, экологии и анти-коррупции". Это диалоговая платформа для бизнеса, инвесторов, гражданского общества, трудовых организаций, органов местного самоуправления и правительства, которая насчитывает более 13 тыс. подписантов из 185 стран мира.

Украинская локальная сеть, которая на сегодня насчитывает около 300 подписантов, является частью Глобального договора ООН и начала свою работу в 2006 г. Сеть обеспечивает доступ к лучшим мировым практикам в сфере корпоративной социальной ответ-

ственности, интеграции Целей Устойчивого Развития в стратегию развития компании и внедрения "10 принципов Глобального договора ООН" в деятельность компаний. Члены сети получают возможность ведения диалога на мощной коммуникативной международной платформе бизнеса, гражданского общества и правительства, а также могут искать партнеров по всему миру для совместной деятельности. Глобальный договор дает возможность представлять свою компанию на ежегодных мероприятиях, закрытых завтраках, в которых участвуют компании со всего мира.



Для того, чтобы присоединиться к Сети Глобального договора ООН, компании необходимо направить анкету и письмо с просьбой присоединиться к Глобальному договору на имя Генерального Секретаря ООН.

Примечание. *Правила заполнения анкеты и текст письма о присоединении можно найти по ссылке: https://www.unglobalcompact.org/participation/join/application/business.*

Компания внедряет "10 принципов Глобального договора ООН" в свою стратегию и отчитывается один раз в год о своем прогрессе в ее реализации.

На Форуме был представлен отчет о деятельности Сети Глобального договора в Украине за 10 лет работы, презентована стратегия работы на 2017 г. Впервые в формате "Мирового кафе" представители бизнеса, государства и общественности обсудили стратегию Устойчивого развития бизнеса и новые возможности Сети Глобального договора в Украине.

На протяжении 2 лет Ассоциация "УКРВНЕШТРАНС" является подписантом и поддерживает Глобальный договор ООН, являющийся основой для делового сообщества, стремящегося гармонизировать свою деятельность с 10 всемирно признанными принципами. "В рамках участия в Глобальном договоре ООН мы поддерживаем инициативу "Призыв к действию: Программа по борьбе с коррупцией и Всемирному развитию". Ассоциация "УКРВНЕШТРАНС" подготовила свой первый ежегодный отчет об устойчивом развитии за 2015—2016 гг.", — сообщила С. Найденко.

Секретариат Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС"

Реальные шаги по расширению внешнеэкономического сотрудничества Украины



Состояние внешней торговли Украины, а также способы поддержки украинских экспортеров при выходе на зарубежные рынки были обсуждены 23.02.2017 г. в Киеве в ходе международной экономической конференции "Реальные шаги по расширению внешнеэкономического сотрудничества", организованной ICC UKRAINE.

В конференции приняли участие руководители ICC UKRAINE, УСПП, представители украинских компаний, а также представители посольств Казахстана, Азербайджана, Венгрии, ЮАР, Палестины. Модератором мероприятия выступил вице-президент по вопросам внешнеэкономической деятельности ICC UKRAINE Игорь Гресь.

Как отмечали участники конференции, в последние 3—4 года экспорт украинских товаров сократился более чем в 2 раза, чему способствовала утрата рынков на постсоветском пространстве. Анализ тенденции сокращения экспорта стал одной из центральных тем мероприятия.

Если еще недавно Украина имела внешнеторговый товарооборот около $150 млрд, то по итогам 2016 г. он составил около $75 млрд. Особенно большое влияние на внешнюю торговлю оказала потеря рынка РФ. К сожалению, за счет диверсификации экспорта и освоения новых рынков сбыта компенсации до сих пор не произошло.

"Удельный вес Таможенного союза во внешней торговле Украины составлял 40%, России — порядка 32—34%. Это десятки, десятки миллиардов долларов — подчеркнул президент УСПП Анатолий Кинах. — В настоящее время наш главный партнер — ЕС: по итогам 2016 г. его удельный вес во внешнеторговом обороте Украины составил 42%. В прошлом году экспорт Украины в ЕС составил порядка EUR13,5 млрд (рост около 4% к 2015 г.), но это абсолютно не компенсирует те утраты, которые мы имеем по другим направлениям, в первую очередь — юго-восточному".

Также он обратил внимание на изменение структуры украинского экспорта. "В 2016 г. в структуре украинского экспорта 42% составила продукция АПК (а это — в первую очередь сырье — продукция с очень низкой добавочной стоимостью), около 27% пришлось на продукцию ГМК и, частично, химического комплекса. Т.о., 70% украинского экспорта — это сырье… И это очень тревожная тенденция. К сожалению, в мире нет примера успешного развития государств с высоким качеством жизни граждан, экономика которых имеет сырьевой характер", — констатировал президент УСПП.

Как подчеркнул И. Гресь, Украина поставляла на российский рынок товары с высокой добавленной стоимостью. "Это было не сырье — это была переработка — машины, продукция мясо-молочной промышленности, текстильные и швейные изделия", — заявил он.

Также он отметил: "В настоящее время Украина очень теряет рынок Средней Азии — те страны, которые входили в СНГ, входят и в Таможенный союз. Сегодня мы имеем падение торговли с Таджикистаном, Узбекистаном, Туркменистаном, Киргизстаном. По словам И. Греся, если ранее с этими странами у



Украины были миллиардные товарообороты, то на сегодняшнее время объемы товарооборотов колеблются в пределах $200 млн.

Также наблюдается достаточно большая потеря товарооборота с Беларусью. В настоящее время он составляет чуть более $2 млрд, хотя в свое время он был в пределах $6 млрд.

Сложившая ситуация не устраивает ни ICC Ukraine, ни УСПП. В ходе мероприятия между двумя организациями было подписано соглашение о сотрудничестве. Стороны намерены объединить усилия в продвижении украинского экспорта. В т.ч. они будут способствовать установлению бизнес-контактов, привлечению инвесторов под конкретные проекты, совместно готовить предложения по развитию и диверсификации торгово-экономического сотрудничества между Украиной и странами мира, субъектами ВЭД.

Комментируя подписание соглашения, А. Кинах отметил: "Для нас очень важный вопрос не только как увеличить объемы украинского экспорта, а изменить структуру в сторону увеличения экспорта продукции с высокой добавленной стоимостью. И мы будем предлагать нашим партнерам максимально сконцентрироваться на этих направлениях, чтобы отвечать потенциалу и возможностям нашей страны. В рамках сотрудничества с ICC Ukraine мы планируем постоянно создавать условия для коммуникации с бизнесом. Это — бизнес-форумы, информационная поддержка, сопровождение серьезных проектов, а именно в вопросах корпоративной безопасности, недопущения рейдерских ситуаций, а также в проблематике по выработке совместных решений в рамках диалога бизнес—власть. Безусловно, также будут подготавливаться предложения по усовершенствованию законодательства (в т.ч. в контексте его адаптации к международным стандартам в сфере торговых отношений)".

Со своей стороны президент ICC Ukraine В. Щелкунов заявил: "Уверен, что сотрудничество таких структур, как УСПП и ICC Ukraine, позволит оперативно и качественно преодолевать те препятствия, с которыми сталкиваются экспортеры".

О РАСШИРЕНИИ РЫНКОВ СБЫТА

Особое внимание в рамках конференции было уделено вопросам расширения внешнеэкономического сотрудничества и проблематике освоения новых рынков.

Как отметил в своем выступлении И. Гресь, в ЕС достаточно высокие требования к продукции и на этом рынке фактически очень сложно выдерживать конкуренцию. "Это технические регламенты, это сертификация продукции, это ценовой фактор — потому что в настоящее время производительность труда в разы превышает производительность в Украине… Кроме того, рынок фактически переполнен высококачественными товарами, и понятно — чтобы завоевывать соответствующие позиции, нужно учитывать достаточно много факторов…", — сказал он.

При этом он обратил внимание участников ВЭД на ряд других достаточно емких рынков, на которые могли бы выйти наши производители и быть достаточно конкурентоспособными. В т.ч., по его словам, достаточно интересны для нас рынок стран большой семерки, африканский рынок и т.д. Как добавил Чрезвычайный и Полномочный Посол ЮАР Кристиан Бассон, экономика ЮАР — очень диверсифицированная, открытая и мощная; 2/3 бюджета страны составляют поступления от внешней торговли. "У нас очень конкурентная экономика… Но в ЮАР легко делать бизнес — экономика абсолютно прозрачная, — отметил посол. — Мне часто говорят, что в ЮАР легче делать бизнес, чем в странах ЕС".

В то же время К. Бассон отметил: "Я считаю слабой точкой украинских экспортеров, которые хотят выйти на наш рынок, слабую поддержку внутри Южной Африки. Но дело в том, что если вы выходите на рынок ЮАР — считайте, что вы вышли на рынок всего южно-африканского субконтинента. И мы уже с Международной торгово-промышленной палатой обсуждали этот вопрос о возможности создания группы поддержки для украинских экспортеров в ЮАР".

Еще одним достаточно интересным и емким рынком, по мнению специалистов ICC Ukraine, является рынок стран Ближнего Востока, и особенно стран, находящихся в районе Персидского залива. "Страны залива объединяются в особые сообщества и особое влияние на эти страны оказывает Саудовская Аравия… Только в районе Персидского залива емкость рынка составляет около $400 млрд", — отметил И. Гресь.

Одним из важных моментов является то, что в странах Персидского залива существует Арабский союз кооператоров и потребителей, и если производитель получает сертификат этого Союза, то фактически реализация его товара становится возможна сразу в 6 странах региона. В настоящее время у ICC Ukraine на этом рынке есть контакты, и организация готова оказывать помощь по продвижению украинских товаров в Арабском союзе.

По мнению И. Греся, в странах Персидского залива будет востребована с/х продукция, продукция животноводства, а также возможны инфраструктурные проекты, связанные с энергетикой.

В завершение своего выступления он подчеркнул: "Если сегодня рассматривать с точки зрения сбыта, то куда бы Украина не двинулась — то ли на арабский, то ли на африканский рынок, если будет экспорт, он будет приносить плюсы… Но пока идет падение украинского экспорта практически по всем направлениям".

Директор одесской компании "МАРИН-ТРАНС" Наталья Арабаджи рассказала о существующих логистических схемах доставки грузов из Украины в Среднюю Азию, Венгрию, ЮАР, Палестину, Канаду; в т.ч. она назвала ориентировочные тарифы на транспортировку в указанные регионы, в зависимости от



выбранного вида транспорта. Попутно Н. Арабаджи проинформировала о номенклатуре товаров, поставляемых в/из Украины, а также обратила внимание на ряд практических аспектов, которые нужно учитывать при осуществлении экспортно-импортных операций.

ПОМОЩЬ КОМПАНИЯМ ПРИ ВЫХОДЕ НА НОВЫЕ РЫНКИ

Юрий Когут, директор косалтинговой компании "Сидкон" (входит в структуру ICC Ukraine), проинформировал участников конференции о тех возможностях, которые может предоставить ICC Ukraine украинским компаниям при выходе на новый рынок. В частности, это информационное сопровождение бизнеса за границей (в т.ч. консультативная помощь в подборе экспертов в вопросах регистрации компаний, получения разрешений, сертификатов и лицензий), маркетинговые исследования (анализ объема рынка, разработка стратегии работы на рынке, поиск контрагентов, а также SWOT-анализ конкурентов), экспертно-оценочное изучение потенциальных деловых партнеров за границей (в т.ч. деловая репутация), аналитические исследования (тенденции экономической ситуации на отдельных рынках, политические риски) и др.

По словам Ю. Когута, несколько лет назад "по непонятным причинам" торговые представительства Украины в ряде азиатских и африканских стран были сокращены. В результате компании, которые хотят выйти на внешние рынки (особенно малый бизнес), столкнулись с проблемой, куда обратиться, если они хотят продать свой товар, например, в ЮАР и кто может заменить торговых представителей. "В советское время предприятия, которые хотели выйти на тот или иной рынок, получали колоссальную поддержку от послов на политическом уровне. Также они получали информацию от торгпредств, которые прекрасно знали рынки. Сегодня ряд тогпредств сокращен, а послы обслуживают сразу по 3—5 стран и к ним тяжело обратиться, — отметил Ю. Когут. — Поэтому мы с вами должны найти некий инструмент, который может восполнить недостаток информации".

По словам Ю. Когута, достойную консультативную помощь украинским компаниям может оказать ICC Ukraine, которая имеет представительства как в регионах Украины, так и за границей. "У нас в системе работает 15 зарубежных представительств, которые сейчас выполняют функцию виртуальных торгпредств. Мы создали их в тех странах, где видим реальную перспективу и реальную работу", — уточнил со своей стороны В. Щелкунов.

В целом, по словам Ю. Когута, компании при выходе на новый рынок всегда будут сталкиваться с двумя проблемами. Первая — это изучение этого рынка и получение информационных услуг (и от этого в т.ч. будет зависеть безопасность компании). Вторая проблема — где взять деньги, поскольку выход на рынок требует определенных затрат. "Есть три варианта — потратить свои деньги, взять у инвестора и у государства. В бюджете, к сожалению, средства на это не предусмотрены", — отметил директор компании "Сидкон".

Что касается денег инвесторов, то здесь ICC Ukraine может помочь в рамках своих наработок. "Так, например, в Лондоне есть хорошая площадка — ежегодный инвестиционный форум, куда приезжают инвесторы, которые хотели бы вложить деньги в Украину. А те, кто хотел бы получить эти деньги, должны себя на этом рынке хорошо представить. Нужно потратить деньги, пообщаться с инвестором, рассказать, какой у тебя отличный товар, не пожалеть деньги на этот товар, чтобы его увидели. А потом начнется проработка контракта. И самое главное — вы должны понимать, что собой представляет рынок, на который вы выходите", — сказал Ю. Когут.

В то же время В. Щелкунов посетовал: "К сожалению, наши компании… абсолютно психологически не понимают, что для того, чтобы работать на экспорт, нужно для начала показывать образцы в той стране, в которую вы хотите поставлять продукцию... Сейчас мы серьезно работаем над вопросом постоянно действующих выставок в перспективных странах... С большим трудом организовали постоянно действующую выставку в ОАЭ, а сейчас занимаемся вопросом постоянно действующей выставки в Индии, чтобы бизнес-партнеры наших стран понимали, что мы экспортируем. Но надо ломать нашу ментальность и подходы. Мы должны сами бороться за место под солнцем. Помощь от власти на данном этапе — хотя бы не мешайте, а мы сами попробуем это сделать".

Глава Банковской комиссии ICC Ukraine, начальник управления документарного бизнеса АО "Райффайзен Банк Аваль" Сергей Костогрыз рассказал о поддержке, которая может быть оказана банками участникам ВЭД. При этом он отметил, что членами комиссии являются ряд ведущих банков страны. В своем докладе он затронул тему предоставления торгового финансирования банками, а также подробно остановился на таких инструментах по минимизации рисков, как банковская гарантия, аккредитив, инкассо. В т.ч. С. Костогрыз рассказал, как могут помочь украинские банки при выдаче банковской гарантии для зарубежных тендеров.

Отдельный блок конференции был посвящен докладам Чрезвычаных и Полмочных Послов Азербайджана, Казахстана, Венгрии, ЮАР, которые рассказали о состоянии внешнеэкономического сотрудничества их стран с Украиной, а также очертили дальнейшие перспективы этого сотрудничества. Кроме того, в рамках этого блока представители украинских компаний смогли не только заявить о своем предприятии (рассказав о его продукции, а также куда они хотели бы ее поставлять), но и пообщаться в неформальной обстановке с послами указанных государств. По результатам конференции послам также был передан список украинских компаний, которые заинтересованы в поиске партнеров.



Проблемы налогообложения в Украине

Украинская налоговая система является, по внешним признакам, очень похожей на большинство налоговых систем европейских стран.

Однако в отличие от стран ЕС налоговая система Украины не является инструментом повышения конкурентоспособности государства, не способствует росту экономической активности субъектов хозяйствования. Существующая система формирования государственных доходов имеет преимущественно фискальный характер.



Основная проблема украинской налоговой системы заключается в чрезмерной нагрузке, как на бизнес, так и на граждан.

Важным фактором обеспечения экономической стабильности страны выступает осуществление эффективной финансовой политики, которая, прежде всего, должна быть направлена на стимулирование экономического роста и социального развития.

Мировой опыт свидетельствует, что оптимальный уровень совокупного налогообложения находится в пределах 30%. Наиболее развитой в мире является экономика США, где совокупный уровень налогообложения не превышает 33%. В странах, где он достигает 40% (Германия) или 45—50% (Швеция, Финляндия), начинает расти государственный долг, снижается эффективность экономики, возникает такое явление, как социальный паразитизм. Сегодня страны с высокой нормой изъятия доходов вынуждены трансформировать систему налогообложения, поскольку существующая уже исчерпала себя.

Налоговые реформы, проводимые в развитых европейских странах, направлены на либерализацию системы налогообложения с целью предотвращения оттока капитала и квалифицированных специалистов.



Проведенное Всемирным банком исследование Doing Business отражает рост препятствий со стороны налогообложения для осуществления предпринимательской деятельности в Украине. То есть в общем рейтинге легкости ведения бизнеса прогноз благоприятности налогообложения в 2016 г. снизился на одно место. Т.о., Украина оказалась на 107-м месте среди 189 исследуемых стран по показателю налогообложения (Payng Taxes) и на 83-м месте в общем рейтинге Doing Business-2016. Тщательное изучение критериев исследования налогообложения в рейтинге Doing Business показывает, что количество совершаемых налоговых платежей отечественными предприятиями в 2016 г. составляло 5, что меньше, чем в странах Европы и Центральной Азии, осуществляющих 19,2 таких платежа. Также относительно низким является размер налогообложения прибыли (9,0%), который отражает процент уплаченных средств с коммерческой прибыли предприятий, и размер других налогов (0,1% против 3,1% в странах Европы и Центральной Азии).

Вместе с тем наибольшей проблемой для бизнеса остается количество времени, необходимого отечественным предпринимателям для начисления и уплаты налогов, — 350 часов в год, что также отражает административное бремя предприятий и высокую налоговую нагрузку, которая составляет 52,2% коммерческой прибыли предприятий.

Сложность налогообложения предпринимательства в Украине организационного характера кроется в необходимости расходования значительного времени на осуществление учета, начисление и уплату налогов, прохождение проверок, сдачу отчетов, посещение налоговых органов. Несмотря на значительные затраты времени предприниматели сталкиваются со сложностью, а иногда и неоднозначностью трактовки налогового законодательства.

Согласно новому отчету группы Всемирного банка — рейтингу Doing Business-2017, в нормативно-правовой базе, регулирующей развитие бизнес-среды в Украине, все еще остается много проблем. В результате согласно новому рейтингу Украина занимает 80 место среди 190 стран мира, на три позиции выше по сравнению с рейтингом Doing Business-2016.

Близость к передовым практикам улучшилась с 63,04 до 63,9. Однако улучшение частично произошло благодаря методологическим изменениям, в частности, введению гендерного компонента и расширению показателей в сфере налогообложения. Ретроспективное применение методологических изменений меняет показатели прошлых лет на 81 место в отчете Doing Business-2016, таким образом, реформы изменили положение страны только на один пункт.

Такие показатели говорят о том, что Украина в глазах мирового финансового сообщества пока, к сожалению, остается страной с достаточно высокой степенью зарегулированности экономики и незначительной инвестиционной привлекательностью.

Несмотря на улучшение позиции Украины до 80-го места в рейтинге Doing Business-2017, говорить о каких-либо серьезных победах не приходится, ведь ближайшие соседи значительно опережают Украину в вышеупомянутом рейтинге, например, Румыния находится на 36 месте, Беларусь — на 37, Молдова — на 44, Турция — на 69.

Парадоксальным остается тот факт, что указанные экспертами Всемирного банка якобы улучшения в рейтинге Doing Business-2017, никак не почувствовали сами предприниматели. При составлении рейтинга учитываются регуляторные улучшения, которые в Украине далеко не всегда означают реальные изменения. Так, эксперты точно не учитывали сложности взаимодействия предпринимателей с налоговиками, количество плановых, а особенно внеплановых проверок и масштабы коррупции. Поэтому улучшение позиций Украины не отразится и на инвестиционной привлекательности страны, ведь инвесторы в первую очередь будут учитывать реальную ситуацию, а не место страны в ТОП-100. Инвесторы не готовы работать в Украине, пока государство не сможет гарантировать им полную защиту их собственности и капиталов.

Также необходимо отметить, что в ноябре 2016 г. Группа Всемирного банка опубликовала результаты исследования "Налогообложение 2017" (Paying Taxes-2017), в котором оценивается рейтинг простоты уплаты налогов. Исследование, проводимое на ежегодной основе, рассматривает различные аспекты налогообложения 190 стран мира и формирует рейтинг стран на основании данных 2016 г.

Рейтинг учитывает величину налогов, количество платежей и время, которое бизнес тратит на заполнение налоговой отчетности и эффективность работы налоговых органов.

Идеальной налоговой системе с точки зрения любого предпринимателя соответствуют ноль процентов, ноль платежей и ноль времени. Идеальная страна с точки зрения рейтинга будет именно такой. Конечно же, идеал недостижим даже у лидера (Катар), где налоговая ставка составляет 11,3%.

В данном рейтинге Украина занимает 84 место, налоговая ставка составляет 51,9%, бизнесу понадобится потратить 356 часов на заполнение налоговых форм. Украина находится чуть выше середины списка, между Болгарией и Барбадосом.

В мире в последнее время наблюдается тренд — тенденция к снижению налоговой нагрузки на бизнес. При этом лучшие результаты по всем трем показателям традиционно демонстрируют более развитые экономики.

Мировым и региональным трендом сегодня является превращение уплаты налогов в необременительную и быструю процедуру.

В странах ЕС и ОЭСР тратится меньше времени на налоговый учет, быстрее происходит возмещение НДС и реже проводятся налоговые проверки.

Необходимо отметить, что в Украине реформаторские процессы в перестройке налоговой системы за последние годы не имеют устойчивого характера, бессистемно регулируются отдельные вопросы, и изменения ориентированы на непродолжительные периоды времени.

Эффективное функционирование налоговой системы детерминирует финансовую независимость любого государства, создает условия для развития экономики и бизнеса.

К сожалению, на сегодня, несмотря на внесение существенных изменений каждый год в Налоговый кодекс Украины, действующая налоговая система Украины не обеспечивает сбалансированной с реальными возможностями экономики налоговой нагрузки на субъектов хозяйствования, ее реформирование вызвано необходимостью неотложной стабилизации финансовой ситуации, стимулирования процессов экономического роста и повышения инвестиционной привлекательности Украины на международной арене в целом.

Современная налоговая система Украины сохраняет ряд существенных недостатков, которые являются системными.

Дорожную карту изменений механизмов налогообложения необходимо строить исходя из ранжирования главных проблем налогообложения, среди которых: нестабильность налогового законодательства, высокая налоговая нагрузка, сложное и непрозрачное налоговое администрирование, которые служат дестимулятором развития предпринимательства в Украине, теневая экономика, высокие ставки прямых налогов, высокая доля контрабандной продукции на рынке, неравномерная налоговая нагрузка на бизнес, невозмещение НДС, отсутствие долгосрочной предсказуемой акцизной политики.

Наиболее сложной является система администрирования налогов, которая характеризуется: низким качеством консультационно-разъяснительной работы; проблемой возвращения плательщикам излишне уплаченных средств; отсутствием достаточного количества электронных сервисов для налогоплательщиков, технически несовершенным программным обеспечением; сложностью администрирования налогов и их декларирования; низким качеством доказательной базы и актов проверок, негативной статистикой рассмотрения административных жалоб в пользу налогоплательщиков; увеличением объема налогового долга и его списания должникам как безнадежного.

Как уже отмечалось выше, по данным Doing Business-2017, в 2016 г. на подготовку и подачу отчетности и уплату налогов в Украине в среднем тратили 355,5 ч., тогда как в Европе и Центральной Азии — 232,7 ч., в странах ОЭСР — 176,6 ч.

Нельзя также говорить о полной гармонизации интересов налоговых органов и налогоплательщиков по поводу законного выяснения спорных вопросов в законодательстве и возможности оптимизации налогообложения последними из-за большого количества проблемных аспектов в данном вопросе, среди которых: введение строго индивидуального характера налоговой консультации, в результате чего "чужими" консультациями по одинаковой тематике налогоплательщикам пользоваться запрещено; невозможность получения плательщиком консультации заранее по гипотетическому вопросу для будущего направления деятельности; большая вероятность получения отказа в предоставлении консультации в связи с тем, что, по мнению контролирующего органа, вопрос, поднятый в полученном запросе, не касается сферы деятельности налогоплательщика, который к ним обратился, или не касается налогообложения получаемых им доходов.

К сожалению, налоговых консультаций информативного характера в отношении постоянных изменений и дополнений в налоговое законодательство, особенно в условиях предоставления информации о типичных случаях и полного отсутствия аналитических данных относительно нестандартных, для налогоплательщиков мало.

Т.о., ситуация с налоговым консультированием налогоплательщиков остается сложной, поскольку налоговая служба не способна помочь должным образом из-за перечисленных недостатков.

Для целей устранения потенциальных сложностей в трактовке налогового законодательства во многих странах введен механизм получения налоговых разъяснений (tax ruling). Фактически, речь идет об официальном подтверждении из налогового органа, которое позволяет владельцам бизнеса определить заранее их права и обязанности, уровень налоговой нагрузки в конкретной ситуации при проведении определенной сделки. Tax ruling может содержать в себе предварительную оценку налоговых рисков компании, а также оценку стоимости актива, период амортизации средств предприятия или уровень минимальной заработной платы сотрудников.

Большинство передовых стран мира предоставляют возможность получения предварительных разъяснений от налоговых органов.

Этот инструмент налогового планирования является достаточно привлекательным для нашей страны, ведь он позволит частично улучшить инвестиционный климат, так как для любого потенциального инвестора важно понимать "правила игры" заранее. Создастся доверительная атмосфера за счет предоставления предпринимателям подробной предварительной информации о предстоящих операциях, станут более понятными бизнес-процессы в конкретной сфере работы компании. Т.о., и сам бизнес станет более прозрачным. Подобная процедура давно уже отработана в США, Нидерландах, Эстонии, Кипре и во многих других странах мира.



Еще одной из основных проблем налогообложения является так называемый "побочный эффект" от внедрения администрирования НДС, ведь с введением системы электронного администрирования НДС возникли проблемы как технического, так и методологического характера (с определением регистрационной суммы, учетом уточняющих расчетов, регистрацией налоговых накладных).

Слишком высокие ставки налогов на прибыль подрывают предпринимательскую инициативу, вызывают усиление налоговой нагрузки на бизнес, сдерживают экономическое развитие. Действующая в Украине налоговая система создает препятствия для ведения бизнеса, приводит к усилению процесса уклонения от налогов и росту теневой экономики.

По разным оценкам, уровень теневой экономики Украины за последние годы составляет 40—45% от ВВП — это самый высокий показатель среди европейских стран.

Ключевыми причинами такого уровня, по мнению многих ученых, являются дискреция — избирательное применение законодательства, концентрация у контролирующих органов лишних функций, сложное администрирование и невозмещение НДС.

Проблемным вопросом в сфере налогообложения стали и частые изменения налогового законодательства. С момента принятия в 2008 г. Налогового кодекса Украины в него внесены более 100 поправок, изменений и дополнений и довольно часто они вносили кардинальные изменения в налоговое законодательство, подходы к начислению и уплате налогов. Иногда методики начисления, уплаты налогов, формы налоговой отчетности, бюджетные счета для уплаты налогов и т.д. менялись в период, когда проходит подача отчетности. Это обусловливает возникновение ситуаций, когда отчет не принимается из-за внезапного изменения формы, когда одни предприятия сдали по одной форме, другие уже должны сдавать по новой. Это вызывает необходимость переоформления отчета, изучения новых форм отчетности, стимулирует стрессовые для бухгалтеров и предпринимателей ситуации. Т.о., нестабильное налоговое законодательство также отпугивает и инвесторов.

Стабильность налогового законодательства является одним из основных требований при выборе инвесторами страны для вложения инвестиций, о необходимости привлечения которых постоянно говорят представители различных ветвей власти в Украине. Законодатель должен гарантировать стабильность налоговой политики, что, в свою очередь, будет стимулировать инвестора в процессе принятия решения.

Резкое снижение инвестиционной активности в Украине напрямую связано с нестабильностью украинского законодательства о налогообложении, отсутствием реальных, а не декларативных норм права о гарантиях стабильности в сфере налогообложения со стороны государства.

Значительная частота внесения изменений в Налоговый кодекс Украины не только существенно усложняет работу контролирующих органов по обеспечению исполнения налогоплательщиками налоговых обязательств, но и негативно сказывается на деятельности субъектов предпринимательства, в частности вследствие ограниченных возможностей по формированию их собственной политики.

Т.о., к реформированию налоговой системы Украины в целом и внесению изменений в Налоговый кодекс Украины в частности необходимо подходить системно и комплексно с введением моратория на определенный период на внесение изменений в налоговое законодательство, кроме изменений, которые касаются администрирования и/или улучшают положение налогоплательщиков, после проведения соответствующей налоговой реформы.

С 1.01.2017 г. Украина официально присоединилась к международному тренду "борьбы с уклонением от налогообложения" и присоединилась к BEPS Ассоциации. На сегодня это значит, что, как минимум, в законодательство Украины необходимо внедрить минимальный стандарт Плана BEPS, который включает инициативы, направленные на борьбу с налоговыми злоупотреблениями при применении налоговых конвенций, увеличение эффективности решения споров по договорам об избежании двойного налогообложения и некоторые другие.

Внедрение в национальное законодательство правил для налогообложения иностранных компаний, которые принадлежат и/или фактически контролируются ее резидентами, — инициатива, предусмотренная в шаге 3 Плана BEPS. На сегодня размывание налоговой базы — актуальная проблема для Украины, поэтому внедрение правил налогообложения контролируемых иностранных компаний является приоритетным для нашей страны, однако до сих пор Налоговым кодексом Украины данный вопрос остается неурегулированным.

Все вышеуказанные проблемы налоговой системы Украины требуют их неотложного решения в пользу стимулирования развития предпринимательства и, соответственно, развития экономики страны.

Наряду с этим, необходимо урегулировать проблему частой смены налогового законодательства с целью стимулирования привлечения инвестиций в отечественную экономику, привлечения иностранного инвестора формированием стабильного налогового законодательства.

По материалам пояснительной записки к проекту Закона Украины "О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины относительно проведения налоговой реформы и повышения инвестиционной привлекательности Украины"



Ситуация с Общественным советом при Мининфраструктуры

14.03.2017 г. министр инфраструктуры Украины подписал приказ № 97 "О досрочном прекращении деятельности Общественного совета при Министерстве инфраструктуры Украины", в котором в качестве обоснования такого решения послужил абз. 3 п. 10[1] Типового положения об общественном совете при министерстве, другом центральном органе исполнительной власти, Совете министров АРК, областной, Киевской и Севастопольской городской, районной, районной в гг. Киев и Севастополь государственной администрации (далее — Типовое положение), утвержденного постановлением КМУ от 3.11.2010 г. № 996.

В ответ на такие действия Мининфраструктуры председатель Общественного совета при Министерстве инфраструктуры Владимир Севрюков обратился в Комитет ВР по вопросам транспорта относительно препятствования деятельности Общественного совета.

Кроме того, от имени Общественного совета он обратился с письмом к Премьер-министру Украины В. Гройсману относительно защиты конституционных прав граждан Украины, которые были лишены таких прав решением органа государственной власти — Министерством инфраструктуры. В письме, в частности, отмечено: "Мы считаем, что такое решение принято в ответ на решение Общественного совета при Мининфраструктуры Украины от 28.02.2017 г. относительно неудовлетворительной оценки работы министерства по исполнению первоочередного плана действий правительства в 2016 г.

Как результат, представители гражданского общества в Общественном совете при Мининфраструктуры Украины возмущены волюнтаристским решением о досрочном прекращении деятельности данного консультативно-совещательного органа и, учитывая, по мнению общества, отсутствие правовых оснований на осуществление таких действий, вынуждены начать процесс восстановления справедливости гражданского общества".

Аналогичное письмо было направлено Президенту Украины П. Порошенко, в котором также подчеркнуто, что "данный вопрос является чрезвычайно важным, поскольку оставление его без рассмотрения может повлечь прецедент в нашей стране, станет инструментом в деятельности других органов государственной власти и их сотрудничестве с общественными советами.

Вместе с тем, Указом Президента Украины от 26.02.2016 г. № 68/2016 "О содействии развитию гражданского общества в Украине" утверждена Национальная стратегия содействия развитию гражданского общества в Украине на 2016—2020 гг. и установлено повышение роли гражданского общества в различных сферах деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления нашей страны.

Действия Министерства инфраструктуры Украины противоречат цели данного Указа и Национальной стратегии и не способствуют эффективному диалогу и партнерским отношениям органов государственной власти, органов местного самоуправления с организациями гражданского общества, прежде всего по вопросам обеспечения прав и свобод человека и гражданина.

Учитывая указанное, обращаемся с просьбой дать оценку неправомерным действиям министра инфра-



структуры Украины в части досрочного прекращения деятельности Общественного совета при министерстве и принять соответствующие решения".

Следующим шагом было обращение членов Общественного совета в Окружной административный суд г. Киев с административным иском о признании противоправным приказа и его отмене, так как "принимая спорный приказ, Ответчик (Министерство инфраструктуры Украины — **ред.**) лишил тысячи граждан, интересы которых представляют члены Общественного совета, конституционного права, задекларированного в ст. 38 Конституции Украины — права участвовать в управлении государственными делами".

Комментарий. На первый взгляд все в рамках законодательного поля, так как абз. 3 п. 10^1 Типового положения предусматривает, что досрочное прекращение деятельности общественного совета осуществляется в случае невыполнения общественным советом без объективных причин большинства мероприятий, предусмотренных годовым планом его работы.

Но это только на первый взгляд, а если обратиться к отчету Общественного совета при Мининфраструктуры за 2016 г. (протокол № 8 от 28.02.2017 г.), то можно увидеть, что за отчетный период:

— предоставлены предложения и замечания к более 20 нормативно-правовым актам и проектам нормативно-правовых актов, включая и антикоррупционную составляющую;

— частично учтены предложения по 16 нормативно-правовым актам и проектам;

— инициированы:

- 6 обращений к председателю правительства Украины по вопросам ненадлежащего исполнения постановления КМУ от 3.11.2010 г. № 996 с изменениями, по вопросам отвода территорий, акваторий в морских торговых портах, компенсации инвестиций, приостановления работы министерства в направлениях, связанных с развитием мультимодальных (комбинированных) перевозок;

- 2 обращения в Комитет по вопросам транспорта ВР по вопросам работы Мининфраструктуры по развитию мультимодальных (комбинированных) перевозок, по бюджету на 2017 г.;

- обращения в Минфин по проекту бюджета на 2017 г., в Минэкономразвития — по кандидатуре на конкурс на должность руководителя ГП "ММТП", в Министерство здравоохранения — о медицинском освидетельствовании кандидатов в водители;

- более 18 обращений в Министерство инфраструктуры Украины по проблемным вопросам работы транспортной отрасли, из которых только на 30% обращений получены ответы от Мининфраструктуры;

— принято участие в 14 круглых столах по вопросам: неудовлетворительного выполнения постановления КМУ от 3.11.2010 г. № 996 относительно проекта Закона "О внутренних водных путях", совершенствования системы дипломирования, проблем мультимодальных перевозок, транспортной стратегии, осуществления общественного контроля за действиями органов государственной власти и т.п.;

— рассмотрены 14 обращений предприятий, ассоциаций и т.д. в Общественный совет;

— проведено 19 заседаний (обсуждений, круглых столов) по актуальным проблемам функционирования отрасли с участием членов Общественного совета, экспертов, представителей власти.

В 2016 г. Общественный совет взаимодействовал с общественными советами при министерствах, с Федерацией работодателей транспорта Украины, с Комитетом по вопросам транспорта ВР через участие в заседаниях Комитета, с Американской торговой палатой в Украине, с Европейской бизнес-ассоциацией.

В отчетном периоде также проводилась определенная информационная работа.

Неужели издание приказа связано с задачами, которые признаны самим Общественным советом невыполненными в 2016 г.? Такими задачами названы:

— проведение встречи с Премьер-министром Украины по вопросу неудовлетворительного выполнения министерством постановления от 3.11.2010 г. № 996 с изменениями;

— участие представителей Общественного совета в конкурсных комиссиях Мининфраструктуры по вопросам кадровых назначений.

Очевидно, что нет.

Предположительную причину такого молниеносного решения министерства можно увидеть из протокола заседания Общественного совета при Мининфраструктуры от 28.02.2017 г. № 8, который не был обнародован на сайте ведомства:

"— признать работу Мининфраструктуры Украины по выполнению программы действий правительства на 2016 год в части:

- морского и речного транспорта — неудовлетворительной ("За" — единогласно);

- железнодорожного транспорта — неудовлетворительной ("За" — 32, "воздержался" — 1);

- автомобильного транспорта — неудовлетворительной ("За" — единогласно);

- дорожного хозяйства — неудовлетворительной ("За" — единогласно);

— провести очередное заседание Общественного совета в апреле 2017 г. и пригласить на заседание Общественного совета 4 апреля т.г. председателя партии Народный фронт А. Яценюка, председателя фракции "Народный фронт" в парламенте М. Бурбака для обсуждения вопроса по взаимодействию их с министром инфраструктуры Украины В. Омеляном по выполнению министерством Программы деятельности правительства в 2016 г., контроля за работой министра фракцией".

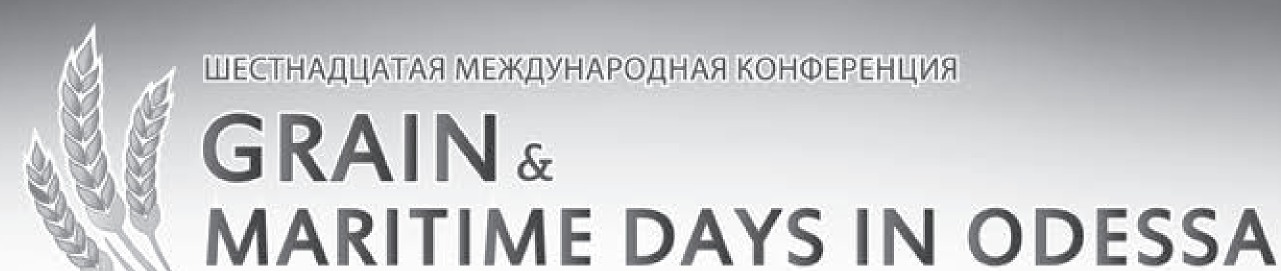
Следуя выше изложенному, такое решение Общественного совета не должно было понравиться руководству Мининфраструктуры и обусловило следующие действия: во-первых, были предприняты попытки воспрепятствовать обнародованию протокола упомянутого заседания Общественного совета от 28.02.2017 г.; во-вторых, был издан приказ Мининфраструктуры от 14.03.2017 г. № 97 о досрочном прекращении деятельности Общественного совета; и, в-третьих, как следствие приказа — были заблокированы пропуска членов Общественного совета. Т.о., было прекращено обеспечение участия граждан в управлении государственными делами, осуществление общественного контроля за деятельностью министерства.

Ситуация с досрочным прекращением деятельности Общественного совета при Мининфраструктуры приобрела общественный резонанс и вызвала обеспокоенность ряда депутатов ВР. В частности, народный депутат О. Продан направила депутатский запрос на имя Премьер-министра с просьбой принять меры для прекращения нарушения прав общественных организаций на участие в формировании и реализации государственной политики.

Достаточно резко выразил свое мнение по этому вопросу народный депутат Ярослав Дубневич, председатель Комитета ВР по вопросам транспорта. Он подчеркнул: "Как можно объяснить, что такой евроориентованный политик, каким себя представляет обществу Владимир Омелян, одним росчерком пера уничтожил ростки демократии прямо у себя под боком? Только потому, что они, эти ростки, решились сказать ему: ты неудовлетворительно работаешь, покажи, куда тратишь деньги… Человек, который провозглашает европейские ценности и кричит с каждой площадки, что он — отчаянный борец с коррупцией и системой, вдруг оказывается способным на репрессии и уничтожение любого инакомыслия. Вдруг не умеет воспринимать критику. Вдруг оскаливает зубы представителям общества. Забыв при этом, что у самого — вырос целый институт каких-то таинственных советников, пасущихся на европейских деньгах. На этом, собственно, их европейскость завершается. К сожалению…"

Вместе с тем Я. Дубневич выразил надежду: "Хочется надеяться, что в этой истории справедливость восторжествует и все мы не дадим уничтожить Общественный совет, который представляет среди чиновников нас с вами, каждого украинца. Но уже сам прецедент внушает тревогу. Ведь на репутации министерства уже поставлено пятно. Захотят ли завтра общаться с нами европейцы, когда увидят, как у нас могут обращаться с их деньгами и с европейскими ценностями?"

Примечание. *Сложившаяся ситуация с Общественным советом при Мининфраструктуры во многом явилась следствием проблем, которые освещены в статье "Функционирование института общественных советов в Украине — право или обязанность органов исполнительной власти?" (журнал "Транспорт", № 6 (915), июнь 2016 г.).*



В РАМКАХ МЕРОПРИЯТИЯ



23-24 МАЯ GPD COMMODITY SHIPPING COURSE, ОРГАНИЗАТОР GAFTA



25-26 МАЯ GRAIN & MARITIME DAYS



26 МАЯ ANNUAL ODESSA SHIPPING DINNER



27 МАЯ ФУТБОЛЬНЫЙ ТУРНИР ODESSA SHIPPING CUP 2017

ОРГАНИЗАТОРЫ



ПАРТНЕРЫ







NORTROP

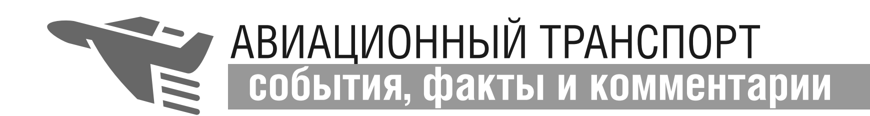
DEALEX
WE CARE

ИА «АПК-Информ»

+380 562 320795 (многоканальный), +380 562 321595
Екатерина Панасенко (доб. 113) event@apk-inform.com
Елена Чередниченко (доб. 200)
chief_editor@apk-inform.com

Interlegal

+380 48 7037510, 7021944
Алла Агбаш conference@maritimedays.odessa.ua
Михаил Цвентух
promo@maritimedays.odessa.ua



Ryanair видит в Украине потенциал для развития авиаперевозок

Крупнейший европейский лоукост-авиаперевозчик Ryanair планирует выйти на рынок Украины в конце октября 2017 г. Об этом стало известно 15.03.2017 г. в ходе совместной пресс-конференции с участием министра инфраструктуры Украины Владимира Омеляна и коммерческого директора компании Ryanair Дэвида О'Брайана.





"Сегодня знаменательное событие: на наш рынок заходит лоукост № 1 в Европе — компания, которая динамично развивается и которая верит в Украину", — заявил В. Омелян. При этом он уточнил, что переговоры с Ryanair велись с 2011 г.

Как сообщил Д. О'Брайан, с конца октября авиакомпания намерена начать полеты из Львова (аэропорт им. Даниила Галицкого) и Киева (аэропорт "Борисполь").

"Украина станет 34 страной в сети авиакомпании. Наша работа позволит создать здесь более 380 новых рабочих мест… Пока мы будем работать с двумя аэропортами — 4 маршрута будет открыто из Киева, еще 7 — из Львова. Надеюсь, что в дальнейшем таких маршрутов будет намного больше", — сообщил глава Ryanair.

По словам Д. О'Брайана, ежегодно авиакомпания планирует перевозить из Украины более 500 тыс. пассажиров. При этом он подчеркнул, что к 2020 г., когда авиакомпания планирует довести свой общий пассажиропоток до 200 млн пассажиров в год, количество пассажиров в/из Украины может возрасти "до многих миллионов".

Неожиданностью стало то, что для полетов в Киев Ryanair был выбран "Борисполь", а не аэропорт "Киев" (Жуляны) (как неоднократно сообщалось в СМИ — **ред.**). Почему так произошло, Д. О'Брайан сказать отказался. "Я не готов публично обсуждать коммерческие условия. Могу только сказать, что любая компания, которая работает так, как Ryanair, заслуживает соответствующего отношения", — отметил он.

В то же время глава Ryanair добавил, что в некоторых городах авиакомпания работает одновременно в двух аэропортах. Поэтому, "возможно, в будущем настанет время, когда Ryanair будет летать одновременно и из "Борисполя", и из "Киева" (Жуляны).

Отвечая на вопрос, что стало основным драйвером выхода компании на рынок Украины, О'Брайан сказал: "Мы видим, что Украина имеет большой потенциал к увеличению пассажиропотока именно в секторе авиаперевозок… Киев имеет примерно 66 международных авианаправлений, которые соединяют столицу с другими европейскими городами. При этом Дублин, который находится на другом конце Европы, имеет 155 таких маршрутов. И это говорит о том, что у Украины есть потенциал для роста… Украина мало связана с рядом других городов Европы, и мы видим, что значительное количество рейсов… делается с пересадками в то время, как я считаю, что есть потенциал для прямого сообщения… Последние несколько лет мы потратили на то, чтобы добыть первую позицию (по пассажирским перевозкам — **ред.**) в Испании и в Италии, мы очень близки к этому и в Великобритании. В настоящее время мы стараемся сконцентрироваться именно на направлениях восточнее Берлина, а не западнее его".

Отвечая на вопрос, будут ли самолеты Ryanair базироваться в Украине или за рубежом, Д. О'Брайан сообщил: "Пока нет, но это интересный момент для обсуждения — именно возможность создания базы для самолетов в Украине. Ryanair выделяется среди других авиакомпаний большим количеством баз".

Что касается того, планирует ли авиакомпания выполнять в Украине внутренние рейсы (как это практикуется в Польше — **ред.**), глава Ryanair сказал: "Если честно, пока не рассматривали такие планы, потому что для этого необходимо для начала основать в Украине базу авиакомпании и это потребует дальнейшего обсуждения с министерством".

Отвечая на вопрос, как планирует Ryanair конкурировать с другими лоукостами, например, авиакомпанией Wizz Air, которая летает из аэропорта "Киев" (Жуляны), Д. О'Брайан ответил: "Мы будем конкурировать с ними так, как и с остальными лоукостерами в Европе — мы предлагаем цены на четверть дешевле, чем у ближайших конкурентов. А тут всего один лоукостер".

В целом Д. О'Брайан напомнил, что на данный момент общий пассажиропоток авиакомпании составляет 120 млн пассажиров в год. "В течение следующих 8 лет мы планируем добавлять по 10 млн пассажиров в год… Нашему успеху мы обязаны тем, что мы предлагаем самые низкие цены на билеты. При этом мы предоставляем великолепные услуги, современные самолеты", — подчеркнул он.

Коммерческий директор компании напомнил, что низкие цены Ryanair базируются на низких затратах. "Мы достигаем этого за счет эффективной эксплуатации парка самолетов, которые мы покупаем непосредственно у производителя — компании Boeing. И дальше мы эффективно взаимодействуем с аэропортами, предоставляя им возможность развиваться", — отметил Д. О'Брайан. В ходе пресс-конференции стало известно, что Ryanair не исключает сотрудничества с "Международными авиалиниями Украины" (МАУ).

"Это еще одна неофициальная тема для разговора, которая нас несколько задержала перед пресс-конференцией, — возможность сотрудничества Ryanair с "МАУ" для обеспечения связей между западом и востоком", — заявил Д. О'Брайан.

Комментарий. Как сообщил в неформальной беседе с журналистами новоназначенный гендиректор "Борисполя" Павел Рябикин, он оптимистично оценивает перспективы сотрудничества с Ryanair. По его словам, на данный момент Мининфраструктуры подписало с Ryanair протокол о намерениях относительно достижения условий для полетов Ryanair в Украину.

Также он подтвердил, что переговоры действительно велись все время с аэропортом "Киев", но там "не вписались" в какие-то экономические вопросы. Решение в пользу "Борисполя" возникло вечером 14.03.2017 г. (накануне подписания Меморандума — **ред.**). В то же время, по словам П. Рябикина, Ryanair продолжит переговоры с аэропортом "Киев".





Отвечая на вопрос, какие скидки "Борисполь" готов предоставить Ryanair, П. Рябикин ответил: "Борисполь месяц назад опубликовал т.н. оферту для всех перевозчиков, где предусмотрены условия, на которых даются скидки... авиакомпаниям, которые открывают новые направления — это не только для Ryanair — для всех…".

Также он отметил, что впереди у аэропорта много сложной большой работы, в ходе которой необходимо будет согласовать ряд деталей и технических вопросов.

Что касается переговоров по поводу сотрудничества Ryanair с "МАУ" и участвует ли в них аэропорт, П. Рябикин сказал: "Они (Ryanair — **ред.**) в первый раз это сегодня сами озвучили… С "МАУ" это пока не обсуждалось — это вопрос буквально сегодняшних переговоров с министерством... Но для "МАУ" любой подвоз пассажиров интересен… Мы (аэропорт — **ред.**) также заинтересованы в максимальном трафике. Весь прирост трафика пассажиропотока за последние годы идет за счет притока транзитного пассажира".

В то же время П. Рябикин отметил, что предложение, с которым выступила Ryanair в отношении сотрудничества с "МАУ", достаточно нестандартно для лоукоста.

Затрагивая тему, каким образом может быть налажено взаимодействие авиакомпаний в плане стыковок рейсов, П. Рябикин отметил: "Поскольку у Ryanair... достаточно короткие перелеты, то азиатские направления, которые есть у "МАУ", могут быть им интересны как дополнительный трафик".

Также П. Рябикин напомнил, что в настоящее время Ryanair ведет плотные переговоры по взаимодействию с лоукост-авиакомпанией Norwegian для организации перелетов в формате Европа—Америка.

Отвечая на вопрос, будет ли Ryanair выполнять полеты из терминала "D" (из которого в настоящее время летают все авиакомпании — **ред.**) или из отдельного терминала, а также какие условия нужны для открытия базы авиакомпании, П. Рябикин отметил: "Мы подсчитали, что такое для "Борисполя" безубыточная эксплуатация лоукост-терминала. Ну вот если сегодня терминал "F" взять за базу лоукоста, то для того, чтобы аэропорт не терпел убытков, оттуда должно выполняться 15 рейсов в день (не обязательно одной авиакомпаний). И если появится возможность запуска лоукост-терминала за счет создания базы Ryanair здесь.., в формате этого терминала можно будет сделать на нее какие-то более экономичные пакеты хендлинга, аэродромного обслуживания и т.д. — найти упрощенную форму обслуживания, которая будет дешевле… Но пока не будет выполняться 15 рейсов в день, терминал "F" запущен не будет".

Отвечая на вопрос, когда назначен следующий раунд переговоров с Ryanair, П. Рябикин ответил, что пока эти переговоры идут на уровне министерства. "Но аэропорт в постоянном контакте с компанией… На самом деле это рабочие контакты… Сейчас приедет технический директор смотреть условия обслуживания, хендлинга и т.д.", — сообщил гендиректор "Борисполя".

Говоря о том, сможет ли Ryanair достигнуть договоренности с аэропортом "Киев" (Жуляны), П. Рябикин выразил мнение, что это возможно, однако добавил: "Там в Жулянах их прямой конкурент — Wizz Air. Это не плохо и не хорошо, но я уверен, что если Ryanair полетит из аэропорта "Киев", то Wizz Air будет летать из "Борисполя". И наоборот — т.е. они не будут работать в одном аэропорту".

КОРНИЛОВА Татьяна



Перспективы лоукостов в Украине: о стимулах их привлечения и сдерживающих факторах развития



В настоящее время проблема привлечения лоукостов в Украину активно обсуждается не только в авиаотрасли, но и в обществе в целом. Прихода бюджетных авиакомпаний на украинский рынок с нетерпением ожидают как граждане, так и аэропорты. Но ожидания не спешат становиться реальностью.

Прокомментировать ситуацию мы попросили председателя комитета стратегического развития и международных отношений Ассоциации "Аэропорты Украины" ГА Евгения Трескунова. Основными тезисами интервью мы определили вопросы, связанные с готовностью инфраструктуры аэропортов Украины обслуживать лоукост-компании, насколько в целом наша страна может быть интересна для них, а также с факторами, сдерживающими развитие украинского авиарынка.

— Не секрет, что широкая популярность лоукост-компаний у пассажиров объясняется дешевизной их услуг. Но возникает логический вопрос: не достигается ли дешевизна перелета за счет потери в безопасности или комфорте?

— Конечно, одна из главных идей таких авиакомпаний — удовлетворить потребность в перелете из пункта А в пункт Б за минимальную цену… Тем не менее дешевизна перелетов, предлагаемых лоукост-авиакомпаниями, достигается за счет целой совокупности факторов. В частности, такие авиакомпании не имеют своих офисов и не располагают кассами продаж в элитных районах городов — за них нужно платить значительную арендную плату; не включают питание в цену билета (его предлагают как дополнительную услугу); не пользуются услугами глобальных систем дистрибуции (GDS), востребованных сетевыми перевозчиками, предоставляющими рейсы со многими стыковками. Лоукост-авиакомпании продают до 90% билетов на собственных сайтах без агентов и посредников (это дает экономию до 7—9% в себестоимости авиаперевозок). Помимо этого, существенным компонентом затрат традиционных и особенно сетевых перевозчиков, кроме систем GDS, являются системы, оборудование и услуги, связанные с бронированием (booking) и управлением доходами (revenue management system). Чем сложнее сеть маршрутов и большее количество возможных стыковок, тем большее количество конкурентов. Побеждает тот, кто закупил более эффективную систему управления доходами и IT-инфраструктуру для более "умных" продаж. Все это требует миллионов долларов расходов в год... Более того, заключение партнерских соглашений требует наличия в штате десятков менеджеров для их обслуживания: подписания, реализации, контроля исполнения и т.д.

У каждой из таких компаний только один тип самолета (например, Boeing 737-800 — у Raynair и Airbus 320 — у WizzAir) и один класс в салоне, т.е. нет разделения на бизнес- и эконом-класс. Это создает возможность для существенной экономии, причем без всякого риска для безопасности, на следующих статьях расходов:

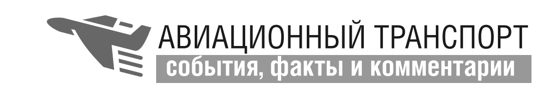
— на запчастях — их надо меньше и они однотипные;

— на обучении экипажей — начальное и периодическое для поддержания квалификации;

— за счет простых и однотипных интерьеров — все блоки кресел одинаковые и не нужны особые решения для бизнес-класса;

— за счет снижения себестоимости перевозки на одно кресло: самолеты с салоном одного класса имеют максимальное количество кресел (189 мест — в Boeing семейства B737-800 и 180 — в Airbus A320). Т.о., общая стоимость перелета делится на большее количество кресел и, соответственно, дает возможность предоставить меньшие цены на авиабилеты;

— за счет уменьшения веса самолета благодаря полетам на типовые минимальные расстояния на 1—1,5 часа полета с нескольких баз (что уменьшает цену самолета при покупке, операционные расходы на авиатопливо, а также на аэронавигационные и аэропортовые сборы, которые привязаны к максимальному взлетному весу).



Еще одним из важных элементов уменьшения себестоимости перевозок у лоукостов является высокий налет часов по каждому самолету, который достигается за счет ряда мер:

— покупки новых самолетов с гарантией производителя (т.е. у самолета практически нет потери времени на техобслуживание и ремонты);

— планирования расписания в часы минимальной загрузки аэропортов, чтобы не тратить время в очереди на взлет/посадку (а некоторые лоукосты даже летают во второстепенные аэропорты, удаленные от города, где вообще нет очередей и минимальные цены на обслуживание рейсов и пассажиров);

— создания нескольких баз с использованием местных экипажей (в среднем на один самолет — 5 экипажей по 2 пилота и 3—4 бортпроводника в каждом). Т.о., отсутствуют затраты средств и времени на отели в разных городах;

— предъявления требований к аэропортам и агентам по наземному обслуживанию рейсов относительно ограниченности времени между посадкой и последующим взлетом (turnaround time) — не более 25 мин., потому что самолет зарабатывает средства в небе, а не на земле. В т.ч. это достигается за счет уборки самолета бортпроводниками еще во время полета.

Кроме существенной экономии на затратах, лоукосты также выигрывают от прямого управления потоками денежных средств: уплаченные пассажиром деньги не "вращаются" на счетах агентов, партнеров или клиринговых центров, а попадают непосредственно на счет авиакомпании. Т.о. появляется возможность иметь дополнительные финансовые доходы на депозитах, поскольку значительную часть продаж своих билетов эти компании осуществляют за 4—6 месяцев до рейса.

Стоит также обратить внимание на ряд моментов, благодаря которым авиакомпания мотивирует пассажиров к экономии не только собственных, но и средств авиакомпании: билеты на сайте авиакомпании имеют минимальные цены, онлайн регистрация бесплатна, а регистрация в аэропорту требует компенсации расходов на это самой авиакомпании, минимизация багажа (в соответствии с фактическим весом самолета и необходимым количеством топлива) за счет взимания отдельной платы за каждое место багажа.

В результате от лоукоста мы получаем: минимальную цену билетов (причем по простой формуле — чем больше времени до даты вылета, тем меньше цена билета); полеты на новых самолетах; эффективное расписание со значительной частотой рейсов; высокую регулярность полетов; взимание дополнительной оплаты (кроме собственно перелета из пункта А в пункт Б) только за действительно нужные услуги.

— А чем вызван повышенный интерес к лоукост-компаниям со стороны аэропортов?

— В этой связи показателен опыт работы с Ryanair: как только она добавляет какие-то города в свою маршрутную карту, мгновенно идет их популяризация на всю Европу… эти города начинают видеть, ими начинают интересоваться. Работает так называемый эффект Ryanair: из всех европейских лоукостов она считается самым дешевым (на любых парах городов, кто бы что не предложил, у Ryanair цена всегда будет ниже), и этот эффект работает магнитом для туристов, инвесторов и т.п. Все понимают — если полетел с Ryanair, дешевле уже ни у кого не будет, а значит, почему бы этой компанией не слетать?

Приход такой компании означает существенный прирост пассажиропотока. И при профессионально отлаженном управлении и планировании развития аэропорта он зарабатывает средства не только на авиационных услугах, но и на неавиационных видах деятельности: автопаркинги, магазины беспошлинной торговли (duty free), рестораны, магазины и т.п.

С учетом этого, каждый эффективно работающий аэропорт может рассчитать дополнительный доход, который он получит от новых пассажиров. Чем больше пассажиропоток, тем меньше себестоимость авиационных услуг аэропорта и больший доход от авиакомпаний за счет роста объемов, а также от пассажиров — за счет неавиационных услуг.

Есть аэропорты в Европе, которые благодаря лоукостам выросли до десятков миллионов пассажиров в год, и 55% (или более) их доходов поступают от неавиационной деятельности.

— Бытует мнение, что в ряде стран местные власти доплачивают лоу-костам, чтобы привлечь их в регион.

— Практика такая действительно есть, но это не означает, что это везде так, и это вовсе необязательно… В том же Евросоюзе аэропортовые сборы подлежат обязательному регулированию только в аэропортах с пассажиропотоком от 5 млн человек в год. Исключение может составлять государственный аэропорт с меньшим пассажиропотоком, если это самый большой и самый важный аэропорт страны. А общее правило для ЕС — если годовой пассажиропоток аэропорта меньше 5 млн чел., то его собственники (например, местная власть, которая хочет развивать перевозки и одновременно увеличивать популяризацию города) могут свободно регулировать аэропортовые сборы для привлечения авиакомпаний.

— А в каких случаях речь все же идет о дотациях лоукостов?

— В подавляющем большинстве аэропортов мира, если такие дотации существуют, они не являются инструментом привлечения лоукостов, а являются частью программы стимулирования новых или дополнительных рейсов. Это зависит как от особенностей страны/региона, так и от макроэкономической и политической ситуации. В 2015—2016 гг. министерства туризма Израиля и Турции с целью уменьшения потерь чартерных пассажиропотоков из России



и Украины предложили различные программы компенсации в эквиваленте $45 на пассажира от Израиля и $60 — от Турции. По расчетам Международного совета аэропортов Европы (ACI Europe), один иностранный авиатурист тратит на каждые EUR50 цены авиабилета до EUR500 в стране пребывания. Если совместить эти данные с примером выше, то становится понятным — это не дотации, а всего лишь маркетинг территории.

Однако даже при такой выгоде, в современных условиях лоукосты и местные власти договариваются не столько о компенсации/дотации, сколько о маркетинговой и организационной поддержке запуска новых рейсов: реклама в местных СМИ, совместные промо-мероприятия, обеспечение общественного транспорта и развозки пассажиров от или под рейс по всей зоне обслуживания аэропорта (catchment area).

— Но могут ли лоукосты рассчитывать на достаточный пассажиропоток на направлениях в/из Украины? Ряд экспертов считает, что из-за нашей экономической ситуации пассажиропоток в/из Украины вряд ли наберется.

— Прошлый год показал существенный рост количества украинцев, которые различным наземным транспортом добираются до лоукост-аэропортов соседних стран, а потом разлетаются на лоукостах по всей Европе. Это означает, что этих пассажиров недополучили украинские аэропорты и авиакомпании. Причем наши авиакомпании возможно и догадываются об этом, но на практике таких "упущенных" пассажиров сложно отследить — в авиационной статистике они не учитываются. Т.е. если пассажир улетел из аэропорта "Варшава" или аэропорта "Вроцлав", то согласно авиационной статистике это будет просто один из пассажиров, улетевших из Польши, без учета его гражданства и места проживания. А если он еще и полетел на лоукосте, то такой пассажир может быть не учтен ни в одной статистике, потому что настоящие лоукосты не работают с глобальными системами дистрибуции, которые продают статистику как товар, — они имеют у себя в офисе сервер, на котором осуществляется вся бронировка. Т.е. вся их статистика остается внутри авиакомпании… Поэтому есть ряд ограничений для классического анализа по таким пассажирам. Но эти пассажиры реально существуют — те, кто добирается из регионов Украины разным наземным транспортом, готовы по двое суток ехать на автобусе только для того, чтобы полететь в нужное им место по цене EUR60—100… Но если сюда, скажем, в Черновцы, придут лоукосты и предложат перелеты по цене EUR60—100 (а такая цена для лоукостов абсолютно нормальна), то вряд ли украинцы будут ехать куда-то 50 часов… Они полетят из наших аэропортов.

К тому же нужно учесть, что в настоящее время около 2 млн украинцев работают в Европе. Сейчас частота их поездок при ограниченности авиасообщения одна, но если будет налажено активное авиасообщение, то люди могут начать летать не только в выходные, все будет уже совсем по-другому… В основном единственным серьезным ограничителем будет виза. Но если взять, например, приграничные районы нашей страны, то там почти у всех уже есть зарубежные паспорта — у кого-то румынские, у кого-то польские…

Но для того, чтобы эти пассажиры летали из украинских аэропортов, чтобы они развивались, необходимо открыть наш рынок перевозок. Это стимулировало бы рост пассажиропотока, рост спроса, в т.ч. в региональных аэропортах.

— Ранее Вы высказывались на предмет того, что пока в Украине не будет пересмотрена система аэропортовых сборов, наши аэропорты не смогут стать привлекательными для лоукостов. Можно об этом рассказать подробнее?

— По моему убеждению, систему регулирования аэропортовых сборов в Украине нужно срочно пересматривать и актуализировать, ведь она не менялась с середины 90-х, когда практически все аэропорты были государственными и ситуация на рынке была совершенно другая. Я не устаю рассказывать об аэропорте "Полтава", который вот уже полтора года не может поменять сборы, установленные в гривне где-то в середине 90-х и по курсу того времени. При этом система ставок аэропортовых сборов для маленького аэропорта "Полтава" почему-то идентична системе, по которой ставки сборов устанавливаются в аэропорту "Борисполь" (в хабе с миллионным пассажиропотоком)…

Но это же нонсенс — когда в отношении аэропорта, совершенно не критичного для государства, не имеющего международного статуса, находящегося полностью на субсидии Полтавской области (т.е. государство ни копейки туда не вкладывает), государство 1,5 года решает вопрос аэропортовых сборов. Гораздо эффективнее передать полномочия по установлению ставок сборов обладминстрации как хозяину аэропорта. Тем более, что это — тоже орган исполнительной власти.

И таких зарегулированных вещей для малых аэропортов очень много. Например, еще советский анахронизм о сверхнормативной стоянке. Этот сбор придумывался для тех аэропортов, где была большая интенсивность движения, стоянок не хватало, и нужно было стимулировать авиакомпании к сокращению времени стоянки (чтобы была больше оборачиваемость). Но в настоящее время подобная ситуация в Украине может возникнуть (и то в теории) только в "Борисполе". Но даже у "Борисполя" на сегодняшний день всегда есть, где поставить самолет. Поэтому аэропорты говорят: "Уберите этот сбор — давайте мы сами будем решать: нужен он нам или нет, брать ли нам с авиакомпаний дополнительные деньги или не брать". Но опять же — никаких изменений в данной области, хотя разговор идет больше года…

Такая зарегулированность мешает аэропортам развиваться и на равных конкурировать с европейскими соседями.

МЕЖДУНАРОДНАЯ НЕДЕЛЯ
ПО ТОРГОВЛЕ И ТРАНСПОРТУ

XVI ВЫСТАВКА

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

31 мая - 2 июня



ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА (ул. Приморская, 6)



VIII СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ

ПРОГРАММА МЕРОПРИЯТИЙ

30-31 мая 2017 г.

Региональный семинар FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations) по влиянию Соглашения об упрощении процедур торговли ВТО для агропродовольственной торговли

Организатор, технический партнер: Ассоциация «Портовое сообщество»

31 мая - 2 июня 2017 г., 10.00-18.00

выставочный зал Одесского порта, ул. Приморская, 6

XVI международная выставка «Интер-ТРАНСПОРТ»

VIII специализированная выставка транспортно-логистической инфраструктуры зернового рынка «Агро-ЛОГИСТИКА»

Торжественное открытие – 31 мая, 14.30

31 мая 2017 г.

XV День международного экспедитора

Организаторы: АССОЦИАЦИЯ «ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ УКРАИНЫ «УКРВНЕШТРАНС», АО «ПЛАСКЕ»

1 июня 2017 г.

VII Международный семинар ЕЭК ООН по вопросам упрощения процедур торговли и транспорта

Организатор: АССОЦИАЦИЯ «ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ УКРАИНЫ «УКРВНЕШТРАНС»

1 июня 2017 г., 10.00-15.00

Заседание совета международной Ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA)

Дата уточняется

Круглый стол «Концессия в транспортной инфраструктуре. Законодательное и нормативное регулирование»

Организатор: Федерация работодателей транспорта Украины



"ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ"
Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 777 45 56
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com

1 июня 2017 г., 14.00-17.00

Выездное заседание профильного комитета Ассоциации портов Украины «По механизации, технологии и информатике»

31 мая 2017 г, 11.00-13.00

1 июня 2017 г., 11.00-13.00

Специализированная сессия «Строительство, реконструкция, проектирование и техническая эксплуатация портовых и берегозащитных гидротехнических сооружений». Проводится совместно с выездным заседанием профильного комитета Ассоциации портов Украины «По проектированию, строительству, технической эксплуатации гидротехнических, береговых и инженерных сооружений»

Дата уточняется

Выездное заседание профильного комитета Ассоциации портов Украины «По охране окружающей среды и безопасности жизнедеятельности»

1 июня 2017 г., 11.00-15.00

Научно-практическая конференция «Гидротехническое транспортное строительство: новые материалы и технологии»

Организатор: Одесская государственная академия строительства и архитектуры, факультет гидротехнического и транспортного строительства

Дата уточняется

Круглый стол «Формула будущего специалиста: бизнес плюс образование в морской отрасли»

Организатор: Научное товарищество студентов и аспирантов Одесского национального морского университета

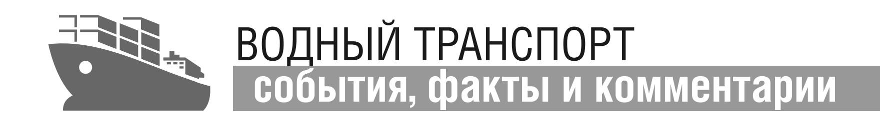
1 июня 2017 г., 13:30-16:30

Круглый стол «Актуальные вопросы автоматизации управления и учета для предприятий морского и железнодорожного транспорта, элеваторов и зерновых терминалов»

Организатор: ООО «АРТ СОФТ» http://artport.pro

2 июня 2017 г.

Совместный семинар OSJD/FIATA по комбинированным перевозкам «Новые возможности мультимодальных перевозок Европа-Азия-Европа»



В АМПУ озвучили планы на 2017 г.



16.03.2017 г. и.о. главы Ассоциации морских портов Украины (АМПУ) Райвис Вецкаганс представил широкой отраслевой общественности план приоритетных действий АМПУ на 2017 г.

По словам и.о. главы АМПУ, приоритетными направлениями ведомства в 2017 г. станут: модернизация и развитие портовой инфраструктуры, создание условий и механизмов для привлечения инвестиций, обеспечение равных и конкурентных условий для бизнеса в морпортах Украины, работа по усовершенствованию отраслевого законодательства и систем управления предприятием.



МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАЗВИТИЕ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

По данным Р. Вецкаганса, в 2017 г. запланированный Ассоциацией морских портов Украины объем капитальных инвестиций составляет почти 3,51 млрд грн. В т.ч. запланированы капинвестиции в 6 причалов (929,8 млн грн.) и в 4 проекта дноуглубления в двух морпортах — "Черноморск" и МТП "Южный". При этом, как отметил глава АМПУ, в 2016 г. АМПУ было реализовано всего 650 млн грн. капитальных инвестиций — 25% от плана.

Р. Вецкаганс отметил, что дноуглубление морпорта "Черноморск" связано в т.ч. с энергетической независимостью Украины — рассматривается возможное направление в порт грузопотока импортного угля для поддержания энергетической отрасли государства. Выполнение данной задачи (планируемый объем перевалки импорта угля на 2017 г. — 4,8 млн т) связано с определенными сложностями: существующие перегрузочные портовые мощности энергетических грузов ориентированы на осуществление экспортных отправок. "Когда меняется геополитическая ситуация, нам нужно пересматривать технологические возможности", — отметил руководитель АМПУ.

При этом Р. Вецкаганс подчеркнул, что современная логистика по насыпным грузам более экономична, когда используются большие судна типа Panamax или большегрузные суда типа "кейпсайз" и выше. "К сожалению, сегодня МТП "Южный" не может принять такие суда. Но в ближайшей перспективе мы сможем дноуглубить и МТП "Южный", и порт "Черноморск", и можно будет решить эту задачу", — отметил и.о. главы АМПУ.

Р. Вецкаганс добавил, что АМПУ поставила перед дноуглубителями задачу предоставить варианты развития собственного флота. Цель — доведение до паспортных и поддержание глубин в морпортах собственными силами. "Думаю, это будет более эффективно с точки зрения себестоимости и снимет вопрос, связанный с проведением тендеров", — убежден Р. Вецкаганс.

Отвечая на вопрос о том, планируются ли какие-либо работы в Николаевском морском порту, заместитель главы АМПУ Николай Полторацкий сообщил, что в т.г. запланировано доведение глубин порта до паспортных, на что предусмотрены инвестиции в объеме 130 млн грн.

Отдельным объектом рассмотрения стал процесс строительства причалов в украинских портах. Р. Вецкаганс охарактеризовал его как неудовлетворительный.

"Как я вижу решение задачи — расширение рынка именно по привлечению строительных компаний... Поэтому мы с командой планируем 4 апреля т.г. на площадке АСС провести презентацию по проектам развития и реконструкции всех гидротехнических сооружений", — отметил Р. Вецкаганс.

И.о. главы АМПУ отметил наличие серьезных проблем и в области модернизации портовой инфраструктуры. В частности, он упомянул о болезненной ситуации, связанной с обязательствами АМПУ перед инвесторами по строительству волнореза в рамках реализации проекта контейнерного терминала на Карантинном молу Одесского морпорта.

Для решения данной проблемы АМПУ проведены переговоры с государственным секретарем Министерства транспорта ФРГ и руководством KfW (Немецкий государственный банк развития) о возможности привлечения кредита: для строительства волнореза Карантинного мола и дноуглубления на Ланжероновской гавани до 15 м необходимо привлечь кредит в размере EUR50 млн. "Думаю, что мы успешно наметили план действий для решения этой задачи", — отметил и.о. главы АМПУ.

СОЗДАНИЕ УСЛОВИЙ И МЕХАНИЗМОВ ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ

Говоря об условиях привлечения инвестиций, Р. Вецкаганс сообщил, что в 2017 г. АМПУ запланировала применение международных стандартов контроля в процессе строительства объектов портовой инфраструктуры (FIDIC), что позволит иностранным дноуглубительным компаниям заходить на украинский рынок, а компаниям-инвесторам — быть уверенными в прозрачности процессов тендерных закупок.

Внимание также будет уделяться вопросу подготовки к аудиту Международной морской организации (IMO, International Maritime Organization) и обеспечению безопасности мореплавания.

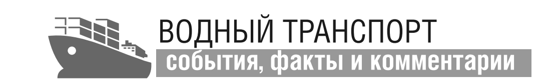
Еще один момент, на котором акцентировали внимание в АМПУ, — это документное закрепление партнерских отношений с потенциальными инвесторами в морских портах и подготовка предложений относительно Порядка компенсации инвестиций в стратегические объекты портовой инфраструктуры.

"Наша задача — запустить задекларированные инфраструктурные и инвестиционные проекты, чтобы эти действия увидел украинский и иностранный бизнес. Мы ставим перед собой цель равномерно развивать порты во всех регионах для сбалансированной работы транспортной системы и меняться в соответствии с требованиями времени. И уже в этом году мы увидим первые результаты стартовавшей работы", — отметил Р. Вецкаганс.

Более того, АМПУ надеется утвердить финплан на 2017 г. до мая т.г. "В ближайшее время АМПУ подаст в Мининфраструктуры финплан и стоит задача утвердить его до мая т.г.", — отметил и.о. главы АМПУ.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАВНЫХ И КОНКУРЕНТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ БИЗНЕСА В МОРПОРТАХ УКРАИНЫ

Начальник юридической службы АМПУ Светлана Письмак отметила, что на сегодняшний день еще не определены границы портов. "Это самая



важная основа законов… На сегодняшний день совместно с Мининфраструктуры начата работа по сбору информации от всех субъектов хозяйствования, которые осуществляют деятельность в морском порту, для уточнения границы порта", — отметила С. Письмак.

Начальник отдела стратегического развития АМПУ Владимир Шемаев рассказал, что часть работы, которая будет выполнена в 2017 г., — это распределение правильного баланса между государственными стивидорами и филиалами АМПУ.

Так, в АМПУ пообещали поддерживать паспортные глубины на подходных каналах и в акваториях морпортов (8,7 млн куб. м в год), а также пересмотреть объекты на балансах АМПУ и государственных стивидорных компаний — морских торговых путей, в том числе с целью определения объектов портовой инфраструктуры, которые могут быть переданы в концессию в составе имущества комплексов.

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОТРАСЛЕВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ

Говоря об усовершенствовании отраслевого законодательства, начальник отдела стратегического развития АМПУ В. Шемаев сообщил, что первая позиция в списке задач (второй квартал т.г.) — инициирование подготовки изменений в закон о Специальной экономической зоне (СЭЗ) Рени в соответствии с положением Закона Украины "О морских портах Украины" и функционалом АМПУ. "Это желание — определение и формирование СЭЗ в порту — по моему опыту имеет огромный приоритет в развитии конкретно порта… Это один из вариантов управления стратегическими активами более быстро", — отметил В. Шемаев.

Вместе с тем, в третьем квартале 2017 г. АМПУ планирует совместно с Всемирным банком разработать методику формирования ставок портовых сборов.

"Этот вопрос уже в процессе. На основании финплана на 2017 г. и понимания инвестиций на будущие периоды на основании методики, которую выработал Всемирный банк, ведем работу для того, чтобы в ближайшее время предложить отрасли новую политику портового сбора", — заявил В. Шемаев.

Вдобавок, по данным АМПУ, на первый квартал т.г. запланировано утверждение новой структуры АМПУ, в том числе переезд в Киев. В третьем квартале АМПУ будет внедрять электронный документооборот в системе.

Генеральный директор Ассоциации "Портовое сообщество" Василий Зубков также акцентировал внимание на том факте, что АМПУ будет развивать обмен данными. "Сейчас уже создана и внедрена система, которая работает в портах, — ИСПС… Как вы считаете, эту систему нужно развивать?", — спросил В. Зубков.

Отвечая на вопрос, Р. Вецкаганс сообщил, что такая система должна быть. "Но мое видение — эта система должна быть в управлении и собственности АМПУ. Мы на сегодняшний день разрабатываем техзадание, разрабатываем варианты, чтобы либо сделать такую систему собственную, либо приобрести ту, которая есть", — заявил и.о. главы АМПУ.

РОСЛИК Инна

К ТЕМЕ:

Р. Вецкаганс представил народным депутатам стратегические направления деятельности АМПУ

Райвис Вецкаганс, руководитель АМПУ, принял участие в заседании Комитета ВР по вопросам транспорта и презентовал депутатам План приоритетных действий предприятия, сообщает пресс-служба ГП "АМПУ".

Заседание парламентского комитета, в рамках которого состоялось обсуждение взаимодействия по реализации документа, прошло 22.03.2017 г.

"Для АМПУ и всей портовой отрасли, безусловно, важно выносить ключевые вопросы своей деятельности на парламентский уровень. Нам есть что обсудить с профильным комитетом, и это, в первую очередь, не итоги работы Администрации за предыдущие периоды, а планы и приоритеты на новый этап, а также законодательные новации, необходимые для развития предприятия и всей морской сферы", — отметил Р. Вецкаганс.

Так, руководитель АМПУ представил видение основных направлений деятельности на 2017 г., среди которых модернизация и развитие портовой инфраструктуры, привлечение инвестиций, совершенствование отраслевого законодательства, изменение системы управления предприятием и пр. "Нам важно понимать, что наши векторы развития поддерживаются не только Министерством инфраструктуры, но и Парламентским комитетом", — отметил он.

"Снижение размера обязательных отчислений в бюджет от прибыли АМПУ и закрепление этого показателя на законодательном уровне — один из тех вопросов, по поводу которых мы будем обращаться к Комитету с инициированием рассмотрения этого и других предложений по усовершенствованию отраслевого законодательства", — подчеркнул Райвис Вецкаганс в обращении к депутатам.















Инвестиции в экономику Украины, логистика и транспорт — возможности, ждущие реализации

Этим и был определен круг задач президента Ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA), директора порта "Черноморск" Сергея Крыжановского, принимавшего участие в украинско-турецком форуме. Проходил форум в рамках официального визита Премьер-министра Украины Владимира Гройсмана в Турцию в марте т.г. Во время целого ряда деловых встреч состоялся обмен не только аналитическими мнениями, но и деловыми предложениями. Ведь борьба за каждую тонну для порта начинается за столом переговоров.



Первый день пребывания в Стамбуле был посвящен рассмотрению многих вопросов, связанных с деятельностью BASPA. А также предметному знакомству с возможностями порта Хайдарпаша. Он находится на азиатской стороне, в самом центре региона Стамбул. За этим портом закреплена репутация идеального пункта отправки всех экспортных потоков Турции в северном направлении. Хайдарпаша — тоже государственный порт. С портом "Черноморск" его объединяют давние торговые связи, время перевозки между этими пунктами составляет примерно 22 часа. Оба порта имеют удобное расположение, широкий доступ к дорожным магистралям. Так, Хайдарпаша находится возле входа в один из трех тоннелей, проходящих под проливом Босфор, для транспортного сообщения с европейским материком. Европу с Азией здесь также соединяют три моста, перекинутые через пролив. В числе последних преобразований турецкие коллеги отметили строительство железной дороги в направлении запад—восток, идущей до Ирана.

С. Крыжановскому предоставили возможность побывать на основных объектах порта Хайдарпаша. В частности, уделить больше внимания изучению возможностей пассажирского терминала, также недавно введенного в строй из расчета, что летом начинается большой поток туристов, в частности, из Украины. Естественно, это дает повод ждать на берегах Укра-



ины прибытие гостей из страны Полумесяца. Такое перемещение возможно благодаря хорошо отлаженной работе паромной переправы в порту "Черноморск". Здесь на специализированных причалах для паромов и судов типа ро-ро осуществляется судоходство между портами "Черноморск" и Хайдарпаша.

Отсюда следуют интересные перспективы сотрудничества в рамках пассажирских перевозок. Прослеживаются возможности взаимодействия на линии Шелкового пути.

Совершенно понятно, что делегату от морской отрасли Украины пришлось отвечать на серию вопросов с турецкой стороны, заинтересованной в движении паромов.

— Результатом встреч стало выраженное пока устно намерение укрепить сотрудничество в этой области судоходства, — говорит об итогах поездки С. Крыжановский. — У нас есть поддержка консульства Украины в Стамбуле, Торгово-промышленной палаты Украины, активно содействует развитию этого сотрудничества между портами Одесская облгосадминистрация. Она и станет местом, где встретятся две стороны, но уже не для ознакомительных бесед, а для документального оформления отношений. То есть состоится подписание соглашения о сотрудничестве с администрацией порта Хайдарпаша.

— Как скоро?

— Его (порта Хайдарпаша — **ред.**) директора Дурсуна Арпаке-Оглу мы ждем с ответным визитом в апреле т.г. Времени не теряем. Документы, нужные для подписания, уже в процессе разработки. Благодаря этому надеемся увеличить привлекательность порта в глазах грузоотправителей, пользующихся паромами. Значительную часть подготовки составляют работы по улучшению качества обслуживания на паромном комплексе.

Задание получили наши юристы, проводится соответствующая работа с дипломатической службой, с таможней, пограничниками, с областной властью. Повышается также уровень имиджевой готовности, что немаловажно сегодня для привлечения инвестиций.

— А на каком уровне производственная готовность?

— По всем оценкам, у порта достаточные технические возможности, наполненные экономическим содержанием. Сейчас решаем инфраструктурные проблемы, чтобы в отношениях с клиентами порта были исключены задержки при проезде через границу, возникновение очередей. Принимаются меры, чтобы ускорить и упорядочить таможенные формальности. Словом, база есть, а доработка происходит прямо сейчас.

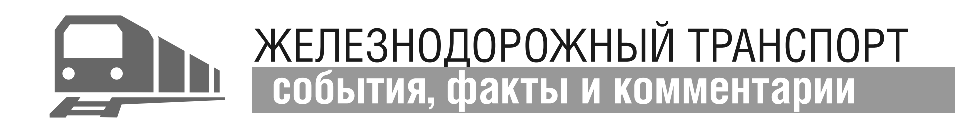
Второй день был посвящен встречам с турецкими компаниями, которые заинтересованы в сотрудничестве с украинской стороной. Как выяснилось, многие турецкие фирмы хотят расширить взаимодействие с украинскими предприятиями. Поэтому сразу начались переговоры относительно того, какие услуги порт "Черноморск" может оказать. Как он может содействовать коммерческим интересам своих потенциальных партнеров. А также выяснить, какие товары они могут поставлять на украинский рынок.

Во исполнение плана инвестиций порт "Черноморск" анализирует вариант, при котором будет самостоятельно строить производственные мощности. На определенном этапе запланировано привлечение к работе частного бизнеса. В целом такая деятельность позволит максимально эффективно использовать имущество порта. Со степенью своего участия многие компании хотят определиться уже к лету.



В порту появятся современные склады напольного хранения и силосные емкости. Таким образом будет расширен спектр услуг. Одной из ближайших задач мы видим расширение крытых складских площадей. Зато есть стимул поспевать за переменами в составе грузопотока. После преобладания навалочных грузов, что наблюдалось в прошлом, сегодня более актуальными являются склады для хранения продовольственных грузов. В порт вернулись сахар, упакованные продукты переработки сельского хозяйства, шрот, соя, жмых. Должен вернуться поток угля, возвращается металл. Каждый объект порта ориентирован на получение дохода в ближайшее время.

КИТИК Владислав



ПАО "Укрзализныця" возвращает вагоны в одни руки и создает офисы формата "Face to face"

Проект нового Закона "О железнодорожном транспорте", принятия которого ожидают железнодорожники, предполагает открытый рынок железнодорожных перевозок и новые правила игры в данном сегменте. Чтобы удержать и упрочить свое положение на рынке перевозок, "Укрзализныця" создает UZ Cargo — перевозчика, которому будет передан весь грузовой подвижной состав ПАО "Укрзализныця".

UZ Cargo планируется создать на базе филиала "Центр транспортной логистики" (ЦТЛ), об этом сообщил на совещании с представителями металлургических предприятий руководитель рабочей группы по созданию компании, начальник ЦТЛ Сергей Подгородецкий.





КАКОВЫ ЦЕЛИ И ЭТАПЫ РЕОРГАНИЗАЦИИ ЦТЛ В UZ CARGO?

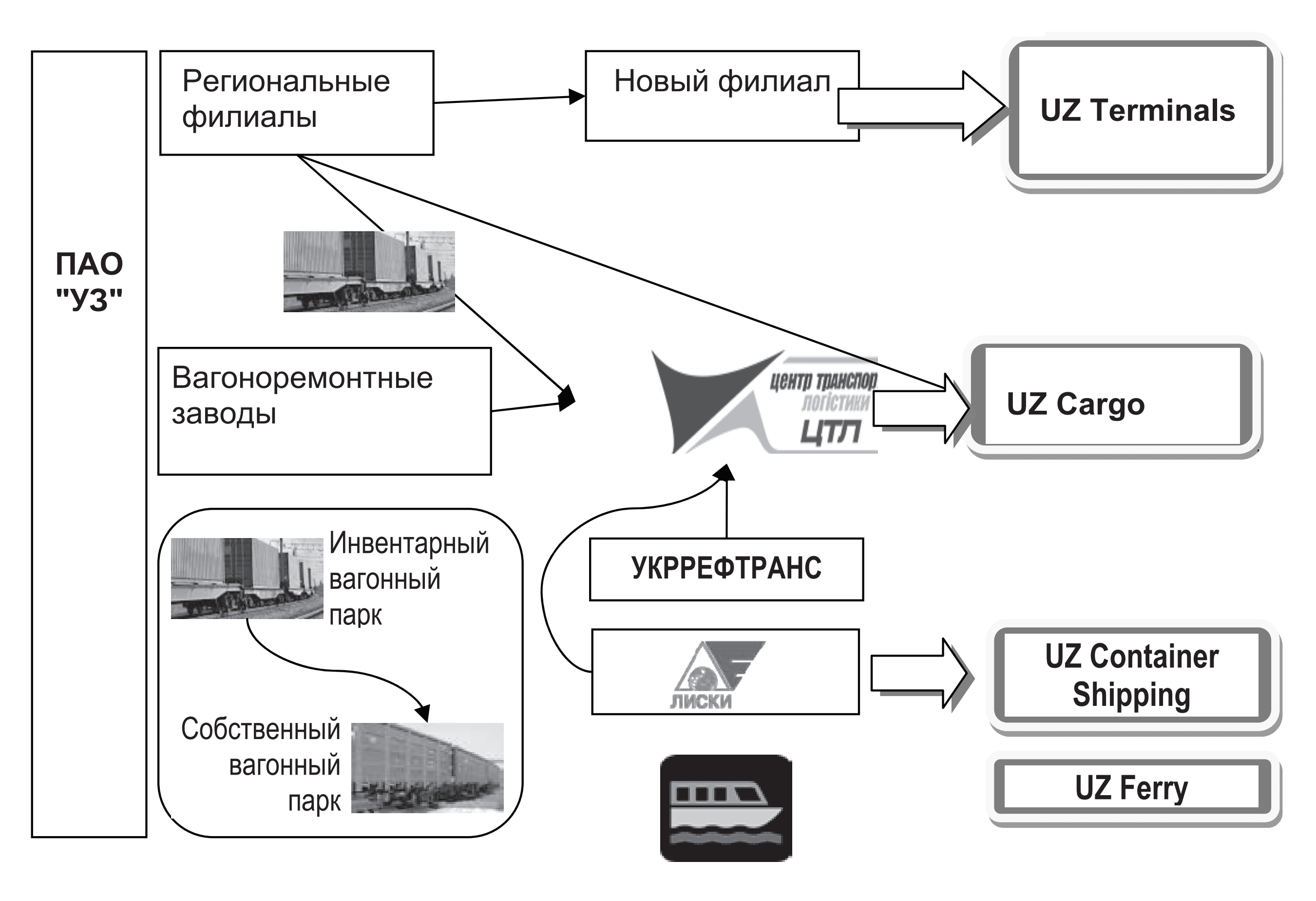
Правлением ПАО "Укрзализныця" принято решение о передаче управления всем грузовым парком ("Укрзализныци") единому собственнику, теперь мы должны принять зерновозы, полувагоны и крытые. Ранее, в 2011 г. вагонный парк разделили между вагонными компаниями, которые передавали вагоны на управление ЦТЛ. К сожалению, время доказало несовершенство данной схемы управления грузовым парком компании. Среди ее недостатков — нарушение целостной схемы координации подвижного состава, недостаточно тесная связь с клиентом, нерациональное использование вагонов и сдача их в аренду и субаренду. В актуальной ситуации дефицита подвижного состава я считаю это недопустимо.

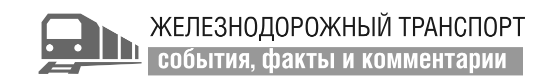
В течение 2017 г. ЦТЛ примет на баланс все грузовые вагоны, и на Филиал будет возложено централизованное управление всем вагонным парком. Это ускорит оборот вагонов и позволит нам конкурировать за грузы на открытом рынке, когда в Украину зайдут международные корпорации. Замечу, что украинский рынок железнодорожных перевозок по объемам перевозок представляет собой огромный интерес для бизнеса. Если мы не удержим рынок — проиграет не только "Укрзализныця", но и вся национальная экономика", — акцентировал Сергей Подгородецкий.

По официальной информации "Укрзализныци", общее количество грузовых вагонов парка ПАО "Укрзализныця" в феврале 2017 г. составило 103,7 тыс. ед., из которых 69,8 тыс. вагонов находятся в рабочем парке и эксплуатируются. Общий парк полувагонов составляет 46,5 тыс. ед., из которых 29,4 тыс. полувагонов находятся в эксплуатации.

В прошлом году железнодорожники приобрели у вагоностроительных заводов 650 полувагонов: ПАО "Крюковский ВСЗ" поставило 350 ед., ОАО "Днепровангонмаш" — 250 ед. и ОАО "Попаснянский ВРЗ" — 50 ед. В декабре 2016 г. вагоны были введены в эксплуатацию.

Кроме того, на собственных производственных мощностях было построено 370 полувагонов: филиалами "Панютинский ВРЗ" — 200 ед., "Дарницкий ВРЗ" — 100 ед., "Стрыйский ВРЗ" — 70 ед., филиалом "Панютинский ВРЗ" — 28 вагонов-окатышевозов.





Железнодорожники продолжают работу по обновлению подвижного состава, тем более, что деньги для этого готов выделить Европейский банк реконструкции и развития. Сейчас специалисты ЕБРР и ПАО "Укрзализныця", в рамках совместного проекта "Обновление подвижного состава на железных дорогах Украины" (кредитное соглашение от 20.01.2009 г.), работают над восстановлением кредитной линии и увеличением объемов кредитования до $150 млн. За эти деньги железная дорога сможет в т.г. провести тендер и закупить около 5890 грузовых полувагонов серийного производства.

Планируется, что на баланс UZ Cargo передадут не только вагоны, но и локомотивы, что позволит компании сохранить позиции лидера железнодорожных перевозок Украины. На первом этапе компания UZ Cargo будет полностью в государственной собственности, решение о дальнейшем — будет принято в дальнейшем, но инфраструктура однозначно останется в государственном управлении.

НА СЕГОДНЯ ПАО "УКРЗАЛИЗНЫЦЯ" НЕ ЯВЛЯЕТСЯ МОНОПОЛИСТОМ НА РЫНКЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Более того, распоряжение КМУ от 9.04.2012 г. № 209 поставило "Укрзализныцю" в неравные условия на рынке полувагонов по сравнению с другими владельцами, которые имеют возможность устанавливать обоснованные цены за пользование вагонами. В отличие от других владельцев, для вагонов ПАО "Укрзализныця" был установлен государственно регулируемый тариф, вагонная составляющая которого не покрывает стоимость содержания вагона.

ПАО "Укрзализныця" уже не занимает монопольное положение на рынке полувагонов — часть перевозок ПАО "Укрзализныця" в собственных полувагонах составляет около 30%, поэтому дерегуляция вагонной составляющей является логичным действием украинского правительства.

Отмена распоряжения является только первым шагом в проведении дерегуляции вагонной составляющей, поскольку следствием введения в действие распоряжения в 2012 г. были соответствующие изменения в Сборник тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ними услуги, утвержденного приказом Минтранссвязи Украины от 26.03.2009 г. № 317, зарегистрированного в Минюсте 15.04.2009 г. под № 340/16356.

Итак, для реализации дерегуляции вагонной составляющей необходимо вновь изменить Сборник тарифов. Поскольку индексация тарифов на грузовые перевозки, по сути, тоже является внесением изменений в Сборник тарифов, внесение этих изменений решено сделать единым приказом Министерства инфраструктуры Украины. Т.е. дерегуляция вагонной составляющей, которая должна быть следствием отмены распоряжения, состоится только после согласования приказа Мининфраструктуры о внесении изменений в Сборник тарифов.

Необходимо отметить, что целью дерегуляции является не попытка увеличить доходы ПАО "Укрзализныця", а необходимость сбалансировать рынок и создать предпосылки для обновления и модернизации вагонов всех собственников.

Низкая стоимость пользования полувагонами, установленная государством для ПАО "Укрзализныця", является индикатором цены для международных финансовых институтов. Учитывая, что государственно регулируемая цена не покрывает даже стоимость содержания, как ПАО "Укрзализныця", так и другие владельцы не имеют возможности привлечь кредитные средства в обновление парка полувагонов, потому что такие проекты считаются нерентабельными.

Соответственно, дерегуляция вагонной составляющей позволит реанимировать состояние вагонного парка Украины.

ПАО "Укрзализныця" и Министерство инфраструктуры, которое является инициатором проведения дерегуляции вагонной составляющей, проводило обсуждение вопроса в установленном законодательством порядке. Так, начиная с июня 2014 г. "Укрзализныця" совместно с Мининфраструктуры проводила активную работу по подготовке проекта нормативного акта и обоснований, который был дважды опубликован на сайте Мининфраструктуры; также проект обсуждался на встречах с пользователями железнодорожных услуг.

Не секрет, что на сегодняшний день у крупных грузоотправителей есть вопросы к железной дороге. Вагоны "Укрзализныци" в приоритете у металлургов, зернотрейдеров и предприятий облавтодора. Причем конфликты носят ярко выраженный сезонный характер. В частности, не так давно с претензиями по поводу недостаточного обеспечения заявок на грузовые вагоны в публичной плоскости (через прессу) и напрямую к железнодорожникам обращались металлурги.

Ранее президент Объединения "Укрметаллургпром" Александр Каленков высказывал мнение, что обеспеченность металлургических комбинатов полувагонами составляет всего лишь 10%. На совещании, которое прошло 15.03.2017 г. в Филиале "Центр транспортной логистики" ПАО "Укрзализныця", А. Каленков сказал: "Хорошо, что железнодорожники не ищут, кто виноват — виноватый всегда найдется, но это ничего не изменит. Мы обеспокоены ситуацией с обеспечением наших заказов на вагоны ЦТЛ".



Железнодорожники признали, что в вопросе обеспечения заявок металлургов существует целый ряд несогласований. В частности, от меткомбинатов на железную дорогу поступает больше заявок, чем предприятия могут выгрузить, кроме того, часто не согласованы операции выгрузки/загрузки.

"Когда вы "скидываете" порожняк назад на станции, мы не можем рассчитать ваши потребности в полувагонах, к тому же это явные просчеты в работе менеджеров-логистов, неэффективное использование подвижного состава, — заметил первый замначальника филиала ЦТЛ Зеновий Финяк. — Железной дороге невыгодно гонять порожние вагоны и вам также, нужны сдвоенные операции погрузки/выгрузки. То есть после выгрузки вы можете занимать вагоны под погрузку своей продукции. Мы готовы разрабатывать прямые маршруты, собирать поезда в нужном направлении. И мне не совсем понятно, как вы считаете состояние выполнения заявок и критерии выполнения-невыполнения планов?"

"Завышение планов для металлургических предприятий — обычная практика. При наших объемах погрузки мы вынуждены заказывать больше вагонов, чем это необходимо, к тому же у различных операторов. Выполнение заявок рассчитывается от фактической погрузки. Замечу, что на меткомбинатах "АрселорМиттал" вагоны ЦТЛ грузятся в первую очередь, — пояснил представитель ПАО "АрселорМиттал". — Если показатель погрузки в Ваши вагоны дойдет до 30% — нас это устроит".

С. Подгородецкий предложил создать с представителями горнодобывающего и металлургического комплекса рабочую группу для регулярных встреч и диалога по любым проблемным вопросам: от неподтвержденных заявок до проявлений непрозрачных коррупционных схем распределения вагонов на всех этапах коммуникации железнодорожников с клиентами.

Такие совещания будут проходить в конце каждого календарного месяца — в тот период, когда идет планирование на следующий месяц.

В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА ЦЕНТР ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ СОЗДАСТ НЕСКОЛЬКО ОФИСОВ ФОРМАТА "FACE TO FACE"

Руководитель ЦТЛ сообщил также о "дорожной карте" реорганизации работы на период перехода к компании UZ Cargo. В частности, "Центр транспортной логистики" расширяет свои функции и увеличивает штат в 3,5 раза — с 130 до 449 сотрудников и создаст дополнительные офисы в Кривом Роге, где находятся основные предприятия ГМК, а также в портах. Такие подразделения будут работать в формате "Face to face", то есть ближе к клиентам на местах, что даст возможность вписаться в технологический процесс грузоотправителей, организовать постоянный контакт со средним звеном менеджмента, пресекать любые попытки управления вагонами "в ручном режиме".

С. Подгородецкий отметил: "Все меры по реорганизации мы проведем исходя из внутренних ресурсов, к примеру, переведем сотрудников региональных филиалов и предприятий "Укрзализныци": плановиков, специалистов по договорной работе и претензиям, по эксплуатации и учету вагонов, так что переучивать никого не придется. К тому же скоро мы запускаем "единый договор", когда клиенту не придется заключать соглашения с каждым региональным филиалом ПАО "Укрзализныця", с разными банковскими реквизитами, все будет намного проще. К тому же, когда ЦТЛ станет единым перевозчиком, количество сотрудников железной дороги, ответственных за распределение вагонов, будет ограничено, соответственно будет меньше возможности для коррупции. Я прошу наших партнеров сообщать обо всех невыполнениях заявок".

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

Еще в августе 2016 г. ПАО "Укрзализныця" предоставило Мининфраструктуры план приоритетной работы Правления Публичного акционерного общества. В нем было выделено четыре стратегических направления:

1. Создание новой эффективной модели управления и регулирования железнодорожного транспорта, благодаря чему должна повыситься эффективность и конкурентоспособность отрасли.
2. Создание европейской системы обеспечения безопасности перевозок на железных дорогах.
3. Обеспечение доступности и улучшение качества железнодорожных транспортных услуг.
4. Совершенствование логистических технологий и интеграция в международные транспортные системы.

В ноябре 2016 г. Правление ПАО "Укрзализныця" утвердило стратегическую программу технического развития железнодорожного транспорта на период до 2021 г. и также предоставило его Мининфраструктуры. В частности, в программе обновления подвижного состава на 2017—2021 гг. предусматривается приобретение и модернизация 96 тыс. ед. техники и модернизация инфраструктуры на общую сумму 108 млрд грн. Это самый масштабный план технического обновления за все годы существования компании. В настоящее время ожидается, что руководство ПАО "Укрзализныця" представит общую стратегию развития железнодорожной отрасли. В ближайшее время этот документ будет вынесен на рассмотрение и утверждение Правлением ПАО "Укрзализныця".

ГАЛАТ Елена

ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ

Роль экспедитора в процессе доставки грузов

Термин "экспедирование" происходит от латинского слова expedio — доставляю, т.е. отправляю по назначению товар, корреспонденцию и т.п. Закон Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" определяет транспортно-экспедиторскую деятельность как предпринимательскую деятельность по предоставлению транспортно-экспедиторских услуг, организации и обеспечению перевозок экспортных, импортных, транзитных или других грузов. А экспедитор (транспортный экспедитор) — это субъект хозяйствования, который по поручению клиента и за его счет выполняет или организует выполнение транспортно-экспедиторских услуг, определенных договором транспортного экспедирования. В свою очередь, клиент — это потребитель услуг экспедитора (юридическое или физическое лицо), который по договору транспортного экспедирования самостоятельно или через представителя, который действует от его имени, поручает экспедитору выполнить, организовать или обеспечить выполнение определенных договором транспортного экспедирования услуг и оплачивает их, включая плату экспедитору. Транспортно-экспедиторская услуга определяется Законом как работа, которая непосредственно связана с организацией и обеспечением перевозок экспортного, импортного, транзитного или другого груза по договору транспортного экспедирования.



Исходя из выше приведенных формулировок, становится понятно, что экспедитор по поручению клиента (заказчика услуг) организует и выполняет самостоятельно или с помощью других компаний доставку грузов от мест погрузки до мест выгрузки, а также организует упаковку, приемку, погрузку и другие операции. С точки зрения правовой оценки операционной деятельности экспедитора, последний действует от имени и по поручению клиента. Такие действия трактуются Гражданским кодексом Украины как представительство: "Представительством является правоотношение, в котором одна сторона (представитель) обязана или имеет право совершить правовую сделку от имени второй стороны, которую она представляет" (ст. 237).

"Представитель может быть уполномочен на совершение лишь тех правовых сделок, право на совершение которых имеет лицо, которое он представляет. Представитель не может совершать правовую сделку, которая в соответствии с ее содержанием может быть совершенна лишь лично тем лицом, которое он представляет. Представитель не может совершать правовую сделку от имени лица, которое он представляет, в своих интересах или в интересах другого лица, представителем которого он одновременно является, за исключением коммерческого представительства, а также относительно других лиц, установленных законом" (ГКУ ст. 238). Вышеуказанная статья регламентирует общие понятия представительства. В случае операционной деятельности экспедитора необходимо рассматривать условия коммерческого представительства: "Коммерческим представителем является лицо, которое постоянно и самостоятельно выступает в качестве представителя предпринимателей при заключении ими договоров в сфере предпринимательской деятельности. Коммерческое представительство одновременно нескольких сторон правовой сделки допускается при согласии этих сторон и в иных случаях, установленных законом. Полномочия коммерческого представителя могут быть подтверждены письменным договором между ним и лицом, которое он представляет, или доверенностью. Особенности коммерческого представительства в отдельных сферах предпринимательской деятельности устанавливаются законом" (ГКУ ст. 234). Экспедитор на постоянной основе является представителем своих клиентов (заказчиков услуги доставки грузов). При организации процесса доставки грузов заказчиком услуг экспедитора может быть как грузовладелец, так и владелец транспортного средства, которое перевозит этот груз. Для грузовладельца (грузопользователя) — экспедитор выполняет функции закупщика услуги доставки, т.е. перевозки и сохранения груза. Для владельца транспортного средства — продавца услуги доставки, т.е. его функция — обеспечить оплачиваемый пробег подвижного состава. Несмотря на различие функций в процессе доставки экспедитор несет ответственность за нарушение обязанностей по договору транспортного экспедирования перед клиентом, которые изложены в главе 51 Гражданского кодекса Украины. В данном случае, речь идет о правовых последствиях нарушения обязательств и ответственности за нарушение обязательств. "В случае нарушения обязательства наступают правовые последствия, установленные договором или законом, в частности:

— прекращение обязательства в результате одностороннего отказа от обязательства, если это установлено договором или законом, или расторжение договора;

— изменение условий обязательства;

— уплата неустойки;

— возмещение убытков и морального вреда" (ГКУ ст. 611).

Поэтому, при организации процесса доставки экспедитору необходимо четко определиться, в чьих интересах он работает. А работает он всегда в интересах того, кто платит ему за оказанную услугу. Не может экспедитор одновременно работать в интересах грузовладельца (грузопользователя) и перевозчика без предварительного согласования с ними. Согласование функций экспедитора происходит в период согласования второй функции, т.к. первая уже определена договором, который заключен ранее.

Транспортно-экспедиторские услуги оказываются клиенту экспедитором при экспорте из Украины, импорте в Украину, транзите через территорию Украины или другие государства, внутренних перевозках по территории Украины и в соответствии с требованиями законодательства Украины и государств, через территорию которых перемещаются грузы. Перечень транспортно-экспедиторских услуг определятся договоренностью сторон и находит свое отражение в договоре транспортного экспедирования. Экспедитор по поручению клиента выполняет следующие действия:

— обеспечивает оптимальное транспортное обслуживание, а также организуют перевозку грузов разными видами транспорта по территории Украины и иностранных государств в соответствии с условиями договора, согласно которым стороны имеют право использовать известные международные обычаи, рекомендации, правила международных органов и организаций, если это не запрещено прямо или в исключительной форме законами Украины;

— фрахтует национальные, иностранные суда и привлекает другие транспортные средства и обеспечивает их подачу в порты, на железнодорожные станции, склады, терминалы или другие объекты для своевременного отправления грузов;

— осуществляет работы, связанные с приемкой, накоплением, измельчением, доработкой, сортировкой, складированием, хранением, отгрузкой и перевозкой грузов;

— ведет учет поступления и отправления грузов из портов, железнодорожных станций, складов, терминалов или других объектов;

— организует охрану грузов во время их перевозки, перевалки и хранения;

— организует экспертизу грузов;

— осуществляет оформление товарно-транспортной документации и ее рассылку получателям;

— предоставляет в установленном законодательством порядке участникам транспортно-экспедиторской деятельности заявки на отправление грузов и наряды на отгрузку;

— обеспечивает выполнение комплекса мероприятий по отправлению грузов, которые пришли в некондиционном состоянии, с нехваткой, в поврежденной, непрочной, нестандартной упаковке или такой, которая не отвечает требованиям перевозчиков;

— осуществляет страхование грузов и своей ответственности;

— обеспечивает подготовку и дополнительное оборудование транспортных средств и грузов согласно требованиям нормативно-правовых актов относительно деятельности соответствующего вида транспорта;

— обеспечивает оптимизацию движения материальных потоков от грузоотправителя к грузополучателю с целью достижения минимального уровня расходов;

— осуществляет расчеты с портами, транспортными компаниями за перевозку, перевалку, хранение грузов;

— оформляет документы и организует работы в соответствии с таможенными, карантинными и санитарными требованиями;

— предоставляет подготовленный транспорт, который имеет дополнительное оборудование согласно требованиям, предусмотренным законодательством;

— оказывает другие вспомогательные и сопутствующие перевозке транспортно-экспедиторские услуги, которые предусмотрены договором транспортного экспедирования и не противоречат законодательству.

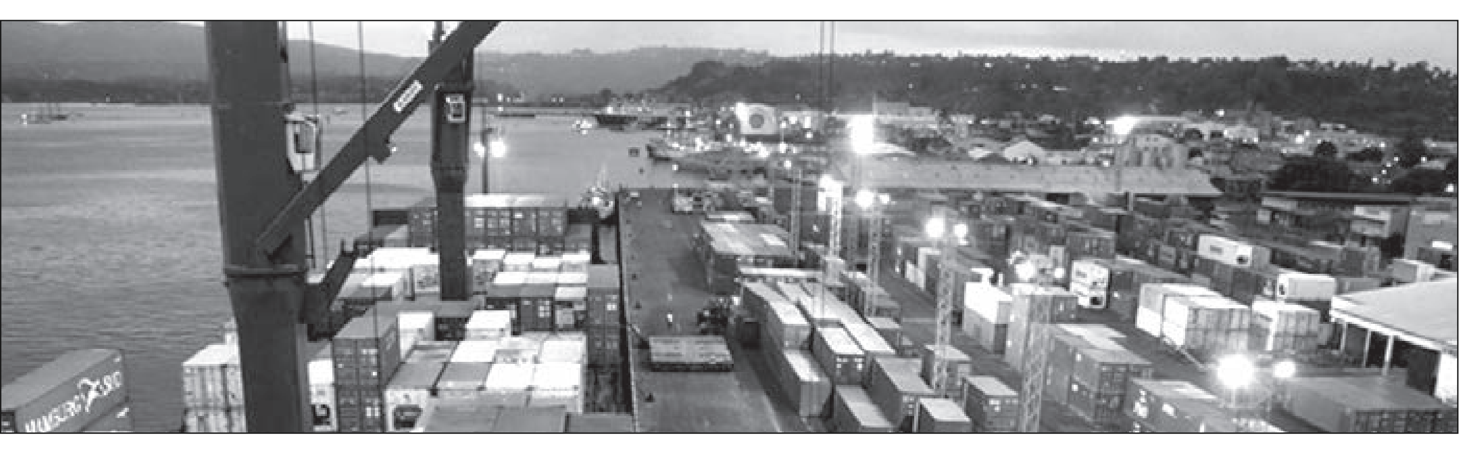
Виды транспортно-экспедиторских услуг определены в ст. 8 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" и составляют основу договора о транспортном экспедировании. Требования к договору транспортного экспедирования, к сторонам договора определены в ст. 929 ГКУ и ст. 316 ХКУ.

Реализация требований приводит к набору действий, которые могут быть сформулированы логистическим термином — транспортная задача. Транспортная задача (классическая) — это задача об оптимальном плане перевозок однородного продукта из однородных пунктов наличия в однородные пункты потребления на однородных транспортных средствах, в предопределенном количестве, со статичными данными и линеарным подходом (постоянные улучшения в транспортной цепи на основе глобального подхода от традиции к современности, при дифференциации оценок потоков и подсистем и встраивании положительных изменений в цепи). Это основные условия задачи. Для классической транспортной задачи выделяют два типа задач:

— критерий стоимости (достижение минимума затрат на перевозку);

— критерии расстояний и времени (затрачивается минимум времени на перевозку).

При решении транспортной задачи и задач минимизации расходов в интересах клиента экспедитор обязан помнить о том, что он ведет хозяйственную деятельность. Налоговый кодекс Украины в ст. 14 трактует хозяйственную деятельность как "деятельность лица, которая связана с производством (изготовлением) и/или реализацией товаров, выполнением работ, предоставлением услуг, направлена на получение дохода и проводится таким лицом самостоятельно и/или через свои отдельные подразделения, а также через любое другое лицо, которое действует в пользу первого лица, в частности по договорам комиссии, поручения и агентским договорам". Хозяйственный кодекс Украины в ст. 3 определяет: "Под хозяйственной деятельностью в этом Кодексе понимается деятельность субъектов ведения хозяйства в сфере общественного производства, направленная на изготовление и реализацию продукции, выполнение работ или предоставление услуг стоимостного характера, которые имеют ценовую определенность. Хозяйственная деятельность, которая осуществляется для достижения экономических и социальных результатов и с целью получения прибыли, является предпринимательством, а субъекты предпринимательства — предпринимателями. Хозяйственная деятельность может осуществляться и без цели получения прибыли (некоммерче-





ская хозяйственная деятельность)". Экспедиторская деятельность является предпринимательством, следовательно, экспедиторская компания обязана получать прибыль, начислять и оплачивать налог на прибыль.

Основная задача персонала экспедиторской компании — найти "золотую середину" между требованием клиента о минимизации его расходов и получением необходимого уровня прибыли. Именно решение этой задачи обязывает персонал экспедиторской компании предлагать клиенту дополнительный ассортимент услуг. Предложение об оказании таких услуг основано на комплексном исполнении операций, которые априори входят в транспортную цепочку. Среди них выделяют:

— прием-передача груза по транспортной цепи и контроль его движения;

— возложение экспедитором на себя ответственности за груз и обеспечение покрытия ущерба посредством формирования соответствующего фонда;

— организация и контроль движения документов от продавца к покупателю;

— организация и контроль проведения различных работ в пунктах перевалки (порт, железнодорожная станция, аэропорт, грузовой терминал);

— организация работ по сертификации, лабораторным исследованиям грузов;

— организация и проведение таможенных формальностей;

— гарантирование перед государством совершения таможенных платежей грузополучателем;

— временное хранение и распределение грузов;

— услуги переводчика, консультации юриста, специалиста в сфере внешнеэкономической деятельности, логиста и другие.

Это услуги "в розницу". Роль экспедиторской компании может быть более значимой для клиента. Один из вариантов — аутсорсинг в закупочной логистике. Управление распределением товаров в каналах сбыта, управление складом и финансами остается у клиента. В этом случае экспедиторская компания полностью заменяет отделы закупок, транспортной логистики и таможенно-брокерский. Комплексная услуга имеет задачу управления товарными запасами на складе клиента. Для успешного решения этой комплексной задачи очень важно построить хорошие коммуникационные каналы, точно распределить функции и ответственность. Персонал компании-экспедитора должен в совершенстве владеть методами прогнозирования, управления запасами и, конечно же, моделирования транспортной цепи.

Главным конкурентным преимуществом такого предложения клиенту будет снижение его расходов на закупку, доставку, содержание запасов и ликвидацию потерь, связанных с рекламациями поставляемых товаров и порчей в результате нарушения оборачиваемости на складе. Для компании-экспедитора такая модель отношений с заказчиком предполагает планомерное использование его логистических мощностей, эффективную загрузку подвижного состава путем выбора наилучшего сочетания чартерных и линейных способов доставки грузовых партий различными видами транспорта, использование сборных грузовых партий. Что, в свою очередь, уменьшит показатель удельного веса расходов на доставку в стоимости учетной единицы груза. Центр управления цепями поставок информации, финансов находится у клиента, центр управления цепью поставок материальных ресурсов находится у компании-экспедитора. Для эффективного взаимодействия этих центров необходимо разработать адаптирующий программный модуль. В основу адаптивности можно положить как требование использования единого программного продукта, так и разработку программных блоков интеграционной направленности.

Другим вариантом глобального использования возможностей компании-экспедитора является аутсорсинг в распределительной логистике. Выполняя функции в системе распределения товаров компании, экспедитор исполняет следующие функции:

— приемка, таможенное оформление и доставка товаров до центра распределения за приделами таможенной территории Украины;

— сохранение и распределение товаров в распределительном центре;

— доставка товаров потребителям, которых указал заказчик услуги;

— организация и контроль оборота документов;

— организация обратного перемещения рекламированных товаров;

— сбор, обработка и передача информации в интересах заказчика.

Для формирования эффективных цепей поставок и управления ими, как и в случае с закупками, в системе распределения должна быть разработана программа управления распределением товаров. Такой программный продукт будет быстро и качественно решать задачи прогнозирования спроса на товары, выбора и расчета наилучших маршрутов доставки, формирования оптимальной грузовой партии и ряд других, направленных на своевременное выявление и удовлетворение спроса потребителей.

Рассмотрев предыдущие варианты работы экспедитора, следует обратить внимание на третий, который является объединением первых двух. Это есть не что иное, как организация и обеспечение перемещения потока товаров от поставщика услуг транспортного экспедирования к покупателю.

Таким образом, роль экспедитора в перемещении грузов может изменяться в зависимости от тех функций, которые ему поручил его клиент (заказчик услуги доставки). Главное в работе персонала экспедиторской компании состоит в том, чтобы выявить потребности клиента и предложить такую модель сотрудничества, которая покажет наилучший результат, как у экспедитора, так и у его клиента.

ЛОМОВЦЕВ Валерий, консультант, тренер репетиционно-тренингового центра "ВИВА"

Цена ошибки при оформлении ГТД

Любая внешнеэкономическая деятельность осуществляется на территории более чем одного государства, поэтому неразрывно связана с пересечением таможенной границы соответствующих государств, что:

— усматривается из определения термина "внешнеэкономическая деятельность", содержащегося в Законе Украины "О внешнеэкономической деятельности";

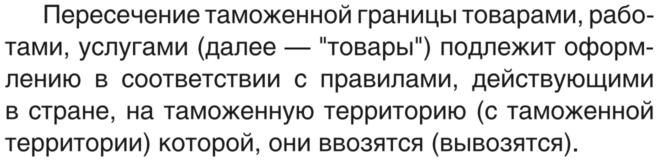
— прямо указано в определении этого же термина, содержащегося в Хозяйственном кодексе Украины.

Пересечение таможенной границы товарами, работами, услугами (далее — "товары") подлежит оформлению в соответствии с правилами, действующими в стране, на таможенную территорию (с таможенной территории) которой, они ввозятся (вывозятся).

Действующим Таможенным кодексом Украины от 13.03.2012 г. (далее — ТКУ-2012) предписано осуществлять декларирование товаров с указанием точных сведений о них, цели их перемещения через таможенную границу Украины, а также сведений, необходимых для их таможенного контроля и таможенного оформления.

При этом согласно положениям ТКУ-2012 упомянутые сведения подлежат указанию в таможенной декларации и должны подтверждаться документами, указанными в таможенной декларации.

Иными словами сведения, указанные в таможенной декларации, должны соответствовать сведениям, содержащимся в документах, в том числе упомянутых в такой декларации, и фактическим обстоятельствам.


НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩАЯ ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ТАМОЖЕННУЮ ДЕКЛАРАЦИЮ

Пресловутый человеческий фактор не остался без внимания законодателей и в сфере таможенного оформления, и по этой причине действующий ТКУ, так же, как и Таможенный кодекс Украины от 11.07.2002 г. (далее — ТКУ-2002), предусматривает возможность внесения изменений в таможенную декларацию в случае указания в ней ошибочных сведений.

Правовые нормы, регламентирующие внесение изменений в таможенную декларацию, не явились новеллой ТКУ-2012, а перешли в его положения из ТКУ-2002, претерпев некоторые изменения.

В частности, положениями статьи 90 ТКУ-2002 была предусмотрена возможность внесения изменений только с согласия таможенного органа и до момента принятия таможенным органом таможенной декларации к таможенному оформлению, а после такого принятия внесение изменений не допускалось.

При этом внесение изменений в таможенную декларацию было предусмотрено путем подачи новой таможенной декларации.

Детализация и дальнейшее развитие положений ТКУ-2002 осуществлялось:

— за период с декабря 2002 г. по май 2005 г. Порядком осуществления таможенного контроля и таможенного оформления товаров и иных предметов с применением грузовой таможенной декларации, утвержденным приказом Государственной таможенной службы Украины от 14.10.2002 г. № 561, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 7.11.2002 г. под № 877/7165;

— за период с мая 2005 г. по июнь 2012 г. Порядком осуществления таможенного контроля и таможенного оформления товаров с применением грузовой таможенной декларации, утвержденным приказом Государственной таможенной службы Украины от 20.04.2005 г. № 314, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 27.04.2005 г. под № 439/10719.

Упомянутыми Порядками было предусмотрено внесение изменений в таможенную декларацию путем перечеркивания ошибочных и указания правильных сведений, не допускалось внесение более чем трех исправлений, а также исправлений в графах 12, 22, 37 (24, 36, 38 вместо 37 с мая 2005 г.), 42, 45, 46, 47 таможенной декларации.

Более прогрессивный подход к внесению изменений в таможенную декларацию, отвечающий требованиям развивающейся экономики, содержится в ТКУ-2012.

В частности, ст. 269 ТКУ-2012 внесение изменений, так же, как и ранее, возможно только по согласию таможенного органа, однако предусмотрена возможность их внесения как до момента завершения таможенного оформления товаров, транспортных средств



коммерческого назначения, так и в течение трех лет со дня завершения их таможенного оформления. Таким образом, существенно увеличен (на 3 года!) срок для внесения изменений в таможенную декларацию.

Кроме этого, ст. 269 ТКУ-2012 содержит и иные отличия от статьи 90 ТКУ-2002, в частности, предусматривая:

— возможность внесения изменений только касательно товаров и транспортных средств коммерческого назначения, указанных в таможенной декларации, а также

— обязанность таможенного органа незамедлительно уведомить декларанта в письменной форме о причинах и основаниях отказа внесения изменений в таможенную декларацию.

Однако одними правовыми нормами ТКУ-2012 регламентация правоотношений в сфере внесения изменений в таможенную декларацию не исчерпывается.

Дальнейшее развитие рассматриваемых положений ТКУ-2012 содержится в Положении о таможенных декларациях, утвержденном постановлением КМУ от 21.05.2012 г. № 450, принятом на основании ч. 7 ст. 269 ТКУ-2012.

В частности, п. 34 Положения о таможенных декларациях предусмотрены случаи, в которых не разрешается внесение изменений в таможенную декларацию, которые включают, в т.ч.:

— внесение изменений в графы 1 "Декларация" (первый и второй подразделы), 14 "Декларант/Представитель", 37 "Процедура" (первый подраздел) и 54 "Место и дата" таможенной декларации на бланке единого административного документа;

— внесение изменений в таможенную декларацию, если из поданных документов не следует, что сведения, указанные в этой таможенной декларации, необходимо изменять;

— внесение изменений в таможенную декларацию или ее отзыв в случае отсутствия документов, которые подтверждают необходимость внесения таких изменений или ее отзыва.

Согласно п. 37 Положения о таможенных декларациях внесение изменений в таможенную декларацию допускается следующими способами:

— до окончания таможенного оформления — путем перечеркивания всех неверно указанных сведений в таможенной декларации и указания правильных либо дополнительных;

— после завершения таможенного оформления — путем заполнения и оформления таможенным органом листа корректировки.

При этом отдельно регламентированы случаи, в которых возможно оформление таможенным органом листа корректировки и которые включают:

— необходимость исправления сведений, связанных с доплатой или возвратом таможенных платежей, в том числе в связи с отменой решения таможенного органа;

— необходимость исправления по письменному обращению декларанта или уполномоченного им лица ошибочно указанных в оформленной таможенной декларации на бланке единого административного документа сведений о товарах, не связанных с перечислением сумм таможенных платежей по такой таможенной декларации;

— необходимость отражения по письменному обращению декларанта или уполномоченного им лица сведений о товарах, которые стали известны после окончания таможенного оформления товаров, не связанных с перечислением сумм таможенных платежей по таможенной декларации на бланке единого административного документа.

Отдельное внимание следует уделить приложению 4 к Положению о таможенных декларациях — Форме листа корректировки, в которую предусмотрено вносить только сведения, касающиеся товара. Таким образом, сужен предусмотренный ТКУ-2012 перечень сведений, которые можно изменить в таможенной декларации (в него не включены сведения о транспортных средствах).

В дополнение к вышеуказанному, из соображений полноты отражения нормативно-правовой базы, регламентирующей рассматриваемый вопрос, можно также упомянуть документ, содержащий только техническое описание процедуры оформления листа корректировки, — Порядок оформления листа корректировки, утвержденный приказом Министерства финансов Украины от 6.11.2012 г. № 1145, зарегистрированный в Министерстве юстиции Украины 28.11.2012 г. под № 1995/22307, на основании и во исполнение п. 37 Положения о таможенных декларациях.

В частности, данный Порядок предусматривает составление листа корректировки в срок не более 10 рабочих дней со дня регистрации заявления декларанта (уполномоченного лица) в таможенном органе.

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

Для иллюстрации на конкретном примере применения описанных правовых норм рассмотрим ситуацию, в которой оказался наш клиент.

Клиент, осуществляющий внешнеэкономическую деятельность, выполнил, с привлечением таможенного брокера, таможенное оформление товара на экспорт.

После завершения таможенного оформления клиент обратился за бюджетным возмещением, которое ему полагалось согласно действующему налоговому законодательству.

Однако к своему удивлению он неожиданно для себя обнаружил, что изначально указанная им сумма бюджетного возмещения не соответствует данным, которые содержатся в таможенных декларациях, на основании которых было осуществлено таможенное оформление товара на экспорт.

Ошибка заключалась в том, что таможенный брокер, как декларант, ошибочно осуществил таможен-

ное оформление товара, предоставленного клиентом, на третье лицо, которое было указано экспортером вместо клиента.

Более того, таможенный брокер, оказывая комплексные услуги по таможенному оформлению товара, обеспечивал оформление иных документов, необходимых для таможенного оформления товара, в которых экспортером также было указано третье лицо.

Учитывая, что сведения в отношении экспортера, указанные в таможенной декларации, были подтверждены надлежащими документами, это обстоятельство не вызвало вопросов у таможенного органа.

В связи с этим именно обращение клиента с заявлением о внесении изменений в таможенную декларацию вызвало ряд вопросов у таможенного органа, что впоследствии явилось основанием для отказа в оформлении листа корректировки и, соответственно, внесении изменений.

Формальными основаниями для отказа в оформлении листа корректировки явилось то, что сведения, которые необходимо изменить: 1) касались экспортера; 2) не предусмотрены формой листа корректировки; 3) были подтверждены надлежащими документами.

В такой ситуации единственно эффективным способом достижения поставленной клиентом цели является обжалование решения об отказе в оформлении листа корректировки в судебном порядке.

Однако сформированная судебная практика по рассмотрению подобных вопросов в большинстве дел свидетельствует о формальном подходе судов, которые ограничиваются только изучением документов, как предоставленных вместе с таможенной декларацией, так и предоставляемых вместе с заявлением о внесении изменений в таможенную декларацию, без оценки фактических обстоятельств в их совокупности.

Таким образом, сложившаяся у клиента ситуация по ошибке таможенного брокера повлекла за собой последствия, выходящие за пределы таможенного оформления и выразившиеся в убытках в виде недополученного бюджетного возмещения. Устранение этой ошибки посредством внесения изменений в таможенную декларацию является весьма проблематичным. Следовательно, потребуется рассмотрение иных способов возмещения убытков, в частности, за счет лица, действиями которого причинен вред.

ВЫВОД

Ошибки, допущенные в таможенной декларации, могут быть устранены только при условии соблюдения процедуры, предписанной действующим законодательством. Формальный подход таможенных и судебных органов при рассмотрении вопросов, связанных с внесением изменений в таможенную декларацию, не дает оснований для вывода о возможности изменения сведений, подтвержденных документами, указанными в таможенной декларации и предоставленными вместе с ней в таможенный орган. Удовлетворение требований по возмещению понесенных убытков в виде недополученного бюджетного возмещения возможно путем обращения к лицу, виновному в допущении ошибки в таможенной декларации.

СЕЛИВАНОВ Михаил, юрист
Interlegal, Международная юридическая служба
ЛЕБЕДЕВ Вячеслав, консультант
Interlegal, Международная юридическая служба





АССОЦИАЦИЯ "УКРВНЕШТРАНС"

С 1992 года на службе обществу

Наше видение: устойчивое развитие в соответствии с мировыми стандартами и стремление к обеспечению лидерства Участников Ассоциации на международном рынке транспортно-логистических услуг.

Наша миссия: постоянная координация хозяйственной деятельности Участников Ассоциации и улучшение их позиций на транспортно-логистическом рынке, а также содействие развитию и упрощению процедур международной торговли и логистики путем использования потенциала украинской транспортно-логистической системы, документов и форм ФИАТА, взаимодействия с ФИАТА, другими международными организациями, органами государственной власти и местного самоуправления Украины, заинтересованными участниками цепи поставок.

Наши цели:

- Защита общих интересов Участников Ассоциации в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, отраслевых международных правительственных и неправительственных организациях.
- Влияние от имени сектора транспортно-логистических услуг на отраслевое действующее и будущее законодательство Украины.
- Создание условий для выхода Участников Ассоциации на международные рынки путем выполнения представительских функций в ФИАТА и других международных организациях.
- Интеграция Участников Ассоциации в единую национальную транспортно-логистическую систему.
- Системное совершенствование уровня профессиональной подготовки и образования персонала участников цепи поставки, в том числе в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА:
  - ✓ "Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (Диплом ФИАТА)";
  - ✓ "Управление цепями поставок (Высший диплом ФИАТА)".
- Создание правовой основы и организационной структуры смешанных интермодальных/мультимодальных перевозок в Украине, основываясь на возможностях практического применения документов и форм ФИАТА, а также документов МТП в области международной торговли и логистики.

Наше участие в международных организациях:







SEEFF

01042, Украина, г. Киев ул. П. Лумумбы, 4/6, к. А, оф. 301
тел./факс: +380 (44) 206 05 09
secretariat@atfl.org.ua
www.atfl.org.ua
www.facebook.com/ATFLOU
www.instagram.com/ukrvneshtrans/

3D-модель системы менеджмента успешной организации

Часть 1. Система менеджмента организации как совокупность организационной культуры, целевых функций и деловых практик

РАЗМЫШЛЕНИЯ ПО ПОВОДУ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МЕНЕДЖМЕНТА (ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ)

В последние годы все острее встает вопрос: "Почему большинство компаний Украины, впрочем, как и других стран СНГ, после внедрения системы менеджмента по ISO 9001 и подобным стандартам не получает ожидаемого эффекта? Почему эти компании не становятся такими же успешными, как продвинутые европейские, а в результате в обществе формируется недоверие как к стандартам на целевые системы менеджмента, так и к самим системам менеджмента?" В поисках ответа давайте посмотрим, как создаются и "актуализируются" художественные произведения либо сложные технические или биологические системы.

У художника возникает замысел. Далее он "набрасывает" картину в целом. Затем переходит к "прорисовке" деталей. Снова смотрит на картину в целом, чтобы все было "взвешенно", целостно и гармонично. Опять прорабатывает те или иные детали. И это повторяется множество раз.

Созданию новых сложных технических систем также предшествуют новые идеи. Далее общие эскизы и схемы. Расчеты. Модели. Общая компоновка. Только после этого генеральный конструктор выдает задания главным конструкторам на проектирование различных сборочных единиц. Этим обеспечивается их совместимость, целостность и гармоничность в дальнейшем. Аналогично проектируются различные строительные комплексы, здания, сооружения и т.п.

Если же в действующей технической системе заменяют какой-либо блок на модернизированный, то обязательно обеспечивают, чтобы новый блок "вписался" в отведенное ему место, был совместим со всеми стыковочными узлами и по параметрам соответствовал условиям системы. Либо систему "подгоняют" под новые возможности модернизированного блока.

И, наконец, творение Природы — Человек. О его создании мы говорить не будем — он изначально целостен, гармоничен и совершенен (Homo sapiens). Но если по каким-либо причинам появляется необходимость заменить орган, существенно влияющий на жизнедеятельность, то выполняется порой весьма сложная операция, например, по пересадке сердца. Его в буквальном смысле необходимо "вплести" в организм человека. И, соответственно, предварительно пациента всесторонне исследуют (диагностируют).

А теперь представьте, что вы пытаетесь установить двигатель современного гоночного автомобиля на свои старенькие Жигули (без их изменения). Или врачи пересаживают здоровое сердце человеку, страдающему диабетом и другими серьезными забо-



леваниями, не устранив эти заболевания. Не трудно вообразить, каким будет результат. Так почему же мы хотим современную и весьма непростую систему управления качеством по ISO 9001 "встроить" в неразвитую, зачастую "нездоровую" систему менеджмента предприятия без усовершенствования последней? При этом не затрудняя себя изучением "сборочных чертежей" системы менеджмента и осмыслением, что и с чем нужно состыковать для совместной согласованной работы. Более того, внедряя ISO 9001, мы зачастую даже не удосуживаемся выполнить диагностику и оценку состояния существующей системы менеджмента в целях ее последующей модернизации.

Как появляются стандарты на целевые системы менеджмента? Они не "срисовываются с потолка". И прототипами для их разработки служат не отсталые предприятия, а наиболее успешные компании с современными целостными системами менеджмента, отличающимися, прежде всего, органическим сочетанием развитой корпоративной культуры, продвинутых целевых подсистем управления и хороших деловых практик. А мы упрощенно читаем стандарты и пытаемся "внедрить" их требования в своих организациях, между прочим, без учета уже сложившихся у нас систем менеджмента и корпоративной культуры. Увы, это бесперспективно. Разве что надежда на позитивный результат может быть в случаях, когда предприятия, внедряющие целевые системы в соответствии со стандартами, уже имеют системы менеджмента (с учетом внутренней культуры), отвечающие современным требованиям. Но таких предприятий у нас, к сожалению, очень мало.

Закономерно напрашивается вывод: необходимо в корне изменить подход к проектированию и совершенствованию систем менеджмента. Нужно относиться к ним с достойным уважением, как к весьма сложным интеллектуальным системам, понимая, что от их совершенства в самой большой мере зависит успешность наших организаций. И, если говорить образно, обеспечить, наконец, переход от "аналоговых" систем управления к "цифровым".

ТРИ ПОДХОДА К СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ КОМПАНИЙ

В мире уже много десятилетий обобщается опыт организаций-лидеров и формируются методы его распространения. Это делается, преимущественно, по трем основным направлениям: выделение лучших деловых практик, принятие стандартов на целевые системы менеджмента, формирование концепций совершенства организаций с последующим их "переводом" на язык моделей идеальных организаций. Длительное время среди специалистов стран СНГ ведутся дискуссии, что для них является более приоритетным: применять международные стандарты на целевые системы менеджмента, руководствоваться концепциями и моделями совершенства либо сконцентрироваться на освоении лучших практик ведения бизнеса. Забегая вперед, скажу: для обеспечения максимальной эффективности и одни, и другие, и третьи подходы нужно применять совместно, комплексно. Дополняя и усиливая друг друга, они могут принести для организации наивысший эффект. Так же, как у человека: душа, тело и знания, в том числе приобретенные на практике, нераздельны и определяют его место и конкурентоспособность в этом мире.

КОНЦЕПЦИИ СОВЕРШЕНСТВА КАК ОСНОВА КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ УСПЕШНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Комплексное исследование успешных организаций уже десятилетия осуществляется на всех континентах с целью выделения фундаментальных концепций их совершенства. В сконцентрированном виде здесь кодируются самые общие сведения об организационной (корпоративной, деловой) культуре, иными словами — "духовном мире" успешных организаций. Использование концепций позволяет сотням тысяч организаций на всей планете лучше понять законы успешности, сформировать соответствующий им кодекс поведения и на этой основе быстрее, эффективнее и надежнее совершенствоваться.

Ниже приведены концепции совершенства (КС), отображающие деловую (организационную) культуру в версии EFQM (Европейского фонда менеджмента качества) — "законодателя мод" в части совершенных организаций на континенте [1]. Это: лидерство через видение, вдохновение и честность (КС1); достижение успеха через таланты людей (КС2); добавление ценности для потребителей (КС3); построение устойчивого будущего (КС4); развитие организационных способностей (КС5); использование творчества и инноваций (КС6); адаптивное управление (КС7); устойчивое достижение выдающихся результатов (КС8). В качестве иллюстрации коротко рассмотрим некоторые из них.

Лидерство через видение, вдохновение и честность *(КС1)*. Лидеры совершенных организаций имеют видение будущего организации достаточно яркое и четкое, чтобы вдохновить весь персонал на творческую работу по его достижению. Сотрудники вовлекаются в работу по достижению этого видения не через механизмы приказа и принуждения, а через увлечение и вдохновение. При этом у сотрудников на всех уровнях управления есть механизмы, полномочия и ресурсы, чтобы выдвигать и реализовывать инициативы, направленные на достижение такого видения. Лидеры совершенных организаций ведут себя честно и этично; они определяют ценности и принципы, в которые организация верит и которые она соблюдает в своей деятельности. Лидеры всех

уровней не только лично соблюдают их, но и демонстрируют это остальному персоналу, являясь для него примером поведения, соответствующего ценностям.

Достижение успеха через таланты людей *(КС2).* Совершенная организация рассматривает каждого сотрудника как человека, обладающего уникальными талантами, которые могут помочь усовершенствовать деятельность организации. Задача организации — понять эти таланты, создать условия для их развития и применения для общей пользы. Для этого сотрудники получают необходимые полномочия, ресурсы, среду, возможности для развития. Совершенные организации рассматривают талантливых сотрудников не как ресурс, а как равноправных партнеров в совершенствовании деятельности. Они стремятся обеспечить сбалансированное удовлетворение целей организации и личных целей каждого сотрудника. Это означает внимание к личным целям, ценностям и мечтам сотрудников, их системное обсуждение, готовность индивидуализировать систему мотивации, развития, оценивания персонала.

Устойчивое достижение выдающихся результатов *(КС8).* Любая деятельность или инициатива организации может быть высоко оценена, только если она обеспечивает достижение запланированных результатов, а достижение этих результатов, в свою очередь, способствует реализации миссии и видения. Совершенная организация умеет оценивать все направления своей деятельности, спроектировав для этого единую систему показателей деятельности — от глобальных показателей реализации миссии до операционных показателей на нижних уровнях управления. Она использует эти показатели для анализа своей деятельности и выделения областей для совершенствования. Важно, чтобы эти показатели относились не только к финансовым аспектам деятельности или удовлетворенности потребителей, а позволяли оценить организацию с позиции всех заинтересованных сторон, сбалансировать их потребности и ожидания.

Как видим, концепции совершенства являются социально ориентированными. И это естественно, потому что в условиях насыщенного рынка успешными могли стать только те организации, которые применяли подходы и методы, обеспечившие им лояльность всех заинтересованных сторон. Исходя из этого, каждая организация, положившая в основу своего развития концепции совершенства, шаг за шагом повышает также уровень своей социальной ответственности с учетом интересов всех заинтересованных сторон.

Для практического применения концепций в целях совершенствования используются специальные средства: модели совершенства; логика RADAR; шкала, уровни и лестница совершенства.

Модели совершенства. Модели совершенства — это конкретизированные концепции, изложенные "на другом языке". В мире известны 7 основных моделей: австралийская, иберо-американская, индийская, сингапурская, США, японская и европейская (модель EFQM). Сравнение конкретной организации с моделью позволяет определить ее сильные и слабые стороны (области для совершенствования). Получение и анализ информации о лучшей практике позволяют организации разработать конкретную целенаправленную инновационную программу совершенствования на определенный период. После выполнения мероприятий программы организация вновь оценивается, т.е. сравнивается с моделью. И опять: сильные и слабые стороны—знания—программа… Виток за витком, по спирали, все выше и выше.

Одной из наиболее популярных является Модель совершенства EFQM, которая детально описывает современное мировое (в первую очередь — европейское) восприятие совершенной организации, ее духовного мира. Использование этой Модели позволяет понять, где организация находится на пути к совершенству, и определить дальнейшие шаги для повышения своего совершенства. Модель EFQM состоит из 9 критериев и 32 подкритериев [1].

Логика RADAR. В рамках каждого подкритерия Модели организации, исходя из своей специфики, стратегии и т.д., могут использовать самые разные деловые практики. Определить их эффективность помогает логика RADAR, описывающая схему управления любой деятельностью. RADAR — это аббревиатура, расшифровывающаяся как Results (результаты), Approach (подход), Deployment (распространение), Assessment (оценивание), Refinement (улучшение). Эта логика является циклом совершенствования, который применим ко всей организации.

Шкала, уровни и лестница совершенства. Для оценивания организационной культуры компаний на основе моделей совершенства в мире применяется 1000-балльная шкала. Если условная идеальная организация по этой шкале соответствует 1000 баллам, а самые лучшие европейские организации — 700—800 баллам, то лидеры стран СНГ сегодня достигают 550—650 баллов. Это высокий уровень, хотя до общеевропейских лидеров им еще далеко. Но такие предприятия можно, как говорится, пересчитать по пальцам. А важнейшим интегральным показателем, которым можно охарактеризовать любую страну, является соотношение уровней совершенства основных масс ее предприятий и предприятий развитых стран. На сегодня в странах СНГ — это 150—250 баллов, а в развитых европейских странах — 300—450 баллов. Это большой разрыв. И это фактор, определяющий отсталость наших экономик, их низкие уровни организационной культуры, конкурентоспособности, валового национального дохода на душу населения, качества жизни в целом.

EFQM в рамках шкалы ввел Схему уровней совершенства, что позволило отмечать лучшие компании Европы, а также те, которые еще не достигли этого уровня, однако показали высокие результаты.



Подспорьем для целенаправленного и последовательного совершенствования компаний в странах Восточной Европы стала Лестница совершенства, разработанная в 2006 г. ведущими специалистами Украины в сфере качества. Вписанная в шкалу и интегрировавшая в себя Схему уровней совершенства EFQM, эта Лестница способствует любым организациям с любым начальным уровнем целенаправленно и последовательно совершенствоваться и продвигаться к уровню, достигнутому лучшими компаниями Европы.

ЦЕЛЕВЫЕ ФУНКЦИИ И СТАНДАРТЫ НА ЦЕЛЕВЫЕ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА

Исходя из уровня зрелости и развития, каждая организация принимает для себя базовые ценности, цели и соответствующие им целевые функции, которые в самой большой мере определяют "лицо" организации и являются основой для проектирования организационных и производственных процессов. Ниже, в качестве примера, приведены некоторые базовые целевые функции (ЦФ) современной организации: обеспечение высокого качества продукции (ЦФ1); обеспечение сохранности окружающей среды (ЦФ2); обеспечение профессиональной безопасности (ЦФ3); обеспечение энергосбережения (ЦФ4); обеспечение защиты информации (ЦФ5); обеспечение минимальной себестоимости продукции (ЦФ6); обеспечение максимальной производительности труда (ЦФ7); другие целевые функции (ЦФn).

Набор целевых функций и их приоритетность у разных компаний могут быть разными. Более того, у одних и тех же организаций могут наблюдаться изменения по мере их "взросления". В условиях социалистической системы, для которой был характерен тотальный дефицит, такая целевая функция, как достижение высокого качества продукции, не была достаточно актуальной. Аналогично и актуальность целевой функции сохранения окружающей природной среды начала расти только в последние десятилетия. То же можно сказать об энергосбережении, защите информации, принятии решений на основе рисков и др.

На протяжении последних десятилетий в мире активно принимаются международные стандарты на целевые системы менеджмента, направленные на повышение эффективности реализации целевых функций организации, наиболее актуальных для нынешнего этапа развития общества. Так, например, стандарт ISO 9000 на системы менеджмента качества [2] в целях совершенствования используют уже более миллиона организаций на всех континентах. Среди других широко распространенных стандартов такие, как: ISO 14000 (экологический менеджмент); OHSAS 18000 (менеджмент профессиональной безопасности); ISO 50000 (менеджмент энергосбережения) и др.

ДЕЛОВЫЕ ПРАКТИКИ

Еще одно направление совершенствования связано с "переносом" из одних организаций в другие апробированных деловых практик. Особой популярностью пользуется "бенчмаркинг" — процесс изучения и обмена лучшими практиками.

Из числа наиболее известных "комплексных подходов" к совершенствованию организаций, представляющих лучшую деловую практику (в ряде случаев уже сочетающих в себе также и некоторые целевые функции, и культуру), можно отметить такие, как: "6 сигма"; "бережливое производство"; "20 ключей", "5S" и др. Этот опыт широко описан в литературе. Его изучают на семинарах и мастер-классах, непосредственно на предприятиях и начинают применять у себя сотни и тысячи организаций в разных странах.

Кроме того, для совершенствования широко используются различные универсальные методические разработки и инструменты, такие, например, как: контрольные карты, диаграмма причин и результатов, анализ видов и последствий отказов (FMEA), планирование экспериментов, мозговой штурм, диаграмма Парето и многие другие.

3D-МОДЕЛЬ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА ОРГАНИЗАЦИИ, ОПРЕДЕЛЯЮЩАЯ ЕЕ УСПЕШНОСТЬ

Сегодня уже можно уверенно сказать, что систему менеджмента организации нужно рассматривать как совокупность трех компонент: организационной культуры, целевых функций и деловых практик [3]. При этом каждый сотрудник должен обладать информацией, необходимой для его функционирования, развития и совершенствования, согласно стратегии функционирования, развития и совершенствования всей организации: об организационной культуре, целевых функциях и деловых практиках. По своей природе эта информация в системах менеджмента является триединой.

Организационная культура. Здесь, по сути, в виде некоторого свода правил отражен духовный мир организации, ее "душа". Организационная культура должна соответствовать миссии и развиваться в соответствии с видением организации. Она пронизывает все "клетки" организации, побуждая сотрудников гармонично взаимодействовать между собой для достижения желаемых результатов (при необходимости, изменяясь). Организационная культура является фундаментом совершенства.

Целевые функции. Это, если можно так выразиться, основа материальной составляющей организации. Именно целевые функции определяют проектирование реальных процессов, способных обеспечивать систематическое достижение целей организации. При этом все целевые функции принимаются, реализуются и видоизменяются с учетом организационной культуры.

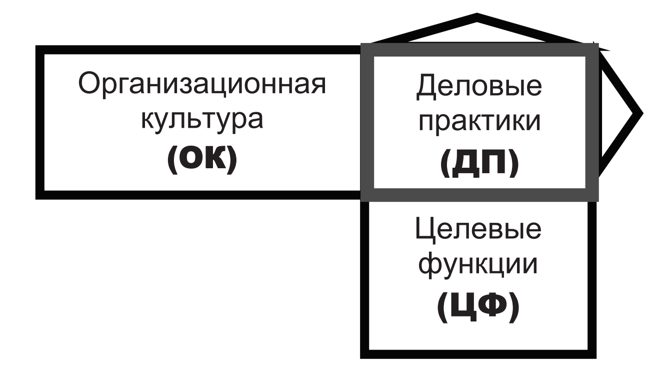


Рис. 1. 3D-модель системы менеджмента организации

			Цели (ограничения)						
			Качество	Экология	Профбез-опасность	Защита информации	Энергоэффек-тивность	Другие	Другие
Организационная культура	Концепция совершенства	КС 8							
		КС 7							
		КС 6							
		КС 5			Хорошие деловые практики				
		КС 4							
		КС 3							
		КС 2							
		КС 1							
			ISO 9000	ISO 14000	OHSAS 18000	ISO 27000	ISO 50000	Другие станд.	Без станд.
			Целевые функции						

Рис. 2. 3D-модель системы менеджмента успешной организации

Деловые практики. Они обеспечивают осуществление всех процессов, имеющих место в организации. Для более эффективной реализации процессов используется соответствующее технологическое оборудование. Деловые практики совершенствуются совместно с совершенствованием организационной культуры.

Универсальная базовая 3D-модель системы менеджмента, объединяющая все три упомянутые составляющие, представлена на рис. 1. Здесь на пересечении организационной культуры и целевых функций указаны деловые практики, используемые для реализации управленческих процессов.

В некоторых международных стандартах на целевые системы менеджмента информация об организационной культуре уже содержится. Так, "восемь принципов менеджмента качества" в стандарте ISO 9000 являются не чем иным, как установками в части организационной культуры.

Отличительными особенностями успешных организаций являются высокий уровень деловой культуры и развитые процессы, базирующиеся на хороших практиках, в разрезе всех целевых функций. Они хорошо координируются, а каждый сотрудник нацелен на выполнение работы с оптимальными: качеством, производительностью и себестоимостью (затратами). 3D-модель системы менеджмента организации, стремящейся быть успешной, представлена на рис. 2.

КОММЕНТАРИИ К 3D-МОДЕЛИ И ОСОБЕННОСТИ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ

Преимущества совместного использования модели и стандартов. К числу основных преимуществ можно отнести следующие.

1. Концепции совершенства и модель EFQM превосходят требования стандартов на целевые системы менеджмента по прогрессивности, что позволяет повысить эффективность системы менеджмента в целом:

— модель EFQM в части требований более "насыщена", чем стандарты (рис. 3);

— модель EFQM ориентирует организации на стремление к недостижимому идеалу, в то время, как в стандартах фиксируется уровень совершенства, уже достигнутый многими;

— в модели EFQM применяется 1000-балльная шкала, позволяющая организациям систематически и целенаправленно повышать уровень своего совершенства, в то время, как для оценивания соответ-



Модель EFQM. К3. Персонал	3 д. Персонал ценят, награждают и заботятся о нем						
	3 г. В организации налажены эффективные коммуникации персонала						
	3 в. Персонал вовлечен и наделен полномочиями						
	3 б. Знания и компетентность персонала развиваются	+	+	+	+	+	+
	3 а. Планы по персоналу ориентированы на стратегию организации						
		6.2.1. Персонал, выполняющий работу, влияющую на соответствие продукции требованиям, должен быть компетентным на основе полученного образования, подготовки, навыков и опыта	а) определять необходимую компетентность персонала, выполняющего работу, которая влияет на соответствие требованиям к качеству продукции	б) где это возможно, обеспечивать подготовку или предпринимать другие действия в целях достижения необходимой компетентности	в) оценивать результативность принятых мер	г) обеспечивать осведомленность своего персонала об актуальности и важности его деятельности и вкладе в достижение целей в области качества	д) поддерживать в рабочем состоянии соответствующие записи об образовании, подготовке, навыках и опыте
			6.2.2. Компетентность, подготовка и осведомленность. Организация должна:				
		Стандарт ISO 9001. 6.2. Человеческие ресурсы					

Рис. 3. Иллюстрация соотношения Модели EFQM и стандартов на целевые системы менеджмента (на примере стандарта ISO 9001 в части персонала)

ствия системы менеджмента требованиям стандарта предусмотрена бинарная шкала ("соответствует" или "не соответствует");

— модель EFQM ориентирует организации на применение у себя "хороших практик", в то время, как в стандартах приведены фиксированные "требования".

2. Концепции и модель совершенства EFQM распространяются на организационную культуру всей организации, а не только на какую-либо ее часть. Поэтому они в большей мере способствуют обеспечению **полноты** и **гармоничности** системы менеджмента организации. В том числе при использовании для совершенствования положений стандартов на целевые системы менеджмента. Которые сами по себе являются хорошими дополнительными ориентирами для выполнения конкретных целевых функций и достижения конкретных целей.

3. Наряду с 5-ю критериями возможностей, модель EFQM содержит также четыре критерия результатов, использование которых позволяет периодически оценивать эффективность применяемой системы менеджмента и планировать мероприятия по ее целенаправленному совершенствованию и развитию.

Уже на начальном этапе проектирования (перепроектирования) системы менеджмента желательно определить исчерпывающий состав базовых ценностей (свойственных успешным компаниям), которыми организация намерена руководствоваться, а также соответствующий им состав целей организации. Это важно для формирования полного набора целевых функций и последующей разработки процессов их реализации.

Следует заметить, что вместо концепций и модели совершенства EFQM можно принять за основу международный стандарт ISO 9004:2009 "Менеджмент для достижения устойчивого успеха организации. Подход на основе менеджмента качества". Возможно, это даже более естественно, если мы говорим об "интеграции" стандартов ISO в целевые системы менеджмента. Однако, на наш взгляд, концепции и модель совершенства EFQM являются в большей мере продвинутыми и перспективными, что позволит организации в процессе совершенствования получать дополнительные преимущества.

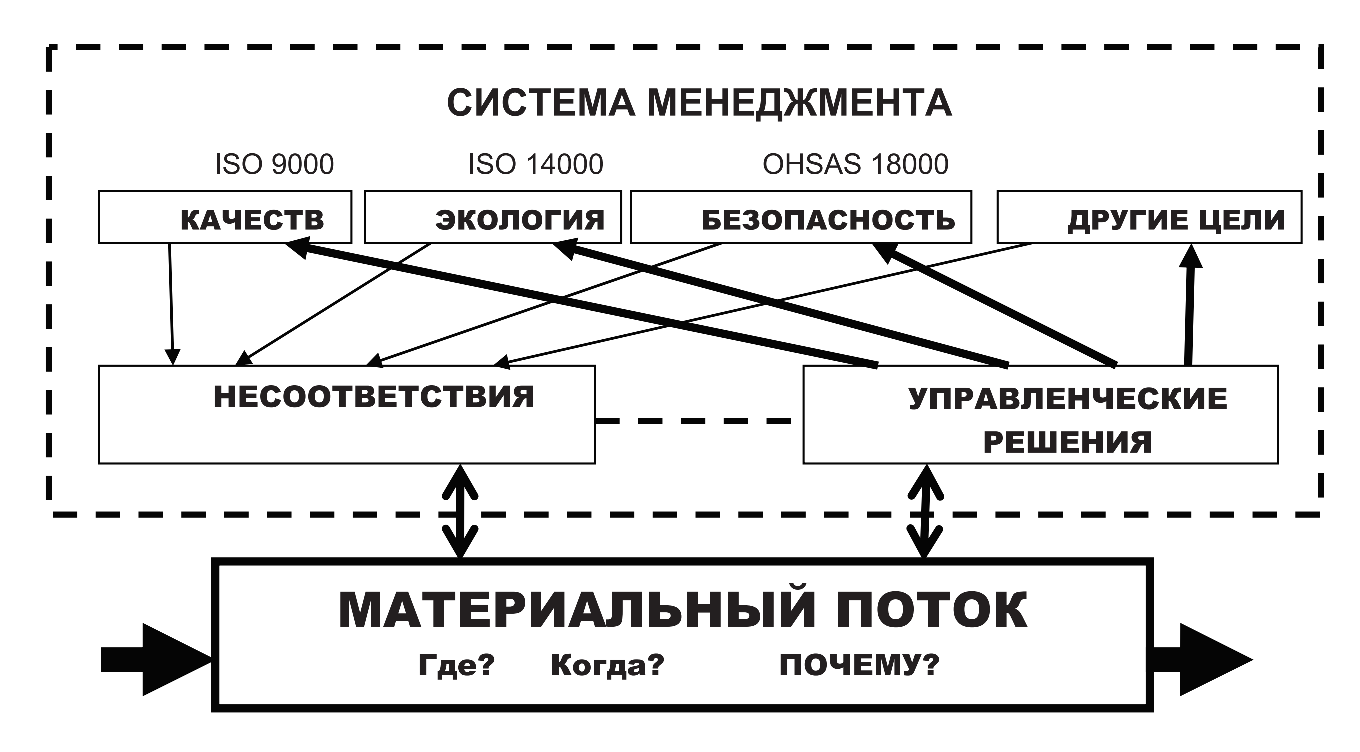


Рис.4. Иллюстрация информационной интеграции целевых систем в целостной системе менеджмента

Целостность и технологичность процессов управления. Любая система менеджмента характеризуется, прежде всего, наличием объекта, субъекта и механизмов управления. Однако ее основу всегда составляет управленческая деятельность, которую субъект управления осуществляет относительно объекта. Управленческая деятельность связана, прежде всего, с реагированием на ситуации и их изменение путем восприятия и преобразования информации в целях формирования и организации исполнения соответствующих управленческих решений. Как отмечено в [3], процессы управления реализуются в рамках целевых функций и направлены на установление и достижение целей организации, которые представляются в виде оценочных показателей, отображающих с разных сторон функционирование всей организации или ее отдельных частей. Но, что здесь важно понимать — информация для принятия управленческих решений в разрезе всех целей организации формируется, а принимаемые решения реализуются в единой производственной среде, ее реальных материальных потоках (рис. 4). В процессе изготовления продукции одновременно формируются и ее качество (ISO 9001), и воздействие на природную среду (ISO 14001), и риски в части профессиональной безопасности (OHSAS 18001); здесь же расходуются ресурсы, в том числе энергетические (ISO 50001) и т.п. С другой стороны, если мы принимаем решение, направленное на улучшение качества продукции, это может привести к ухудшениям в части загрязнения окружающей среды или безопасности персонала, либо расходования ресурсов, например энергетических. Или наоборот, снижение расхода ресурсов может вылиться в ухудшение качества продукции. В этой связи информационные процессы в управлении должны проектироваться таким образом, чтобы обеспечивать сбалансированное целевое управление всей совокупностью оценочных показателей, принятых в организации.

При проектировании системы управления особое внимание следует уделить также обратным связям, что является основой и цикла Деминга (стандарт ISO 9001), и логики RADAR (модель EFQM). Применение организацией развитых обратных связей способствует ее целенаправленному совершенствованию, снижению вариабельности процессов и соблюдению установленных требований, в том числе к качеству продукции. Помимо этого, обратные связи способствуют принятию обоснованных решений по незначительным "сверхнормативным" улучшениям деятельности организации или ее кардинальному изменению.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Система менеджмента организации — это, по сути, ее мозг. А мы знаем, что даже малозаметные нарушения в головном мозге человека могут привести к чрезвычайно серьезным последствиям.

В этой связи к разработке и модернизации системы менеджмента нужно относиться со всей серьезностью. Понимая, что все ее "составляющие" должны быть взаимоувязаны и находиться в гармонии между собой. И здесь уместно вспомнить, что говорят специалисты по надежности: "Самая надежная система не надежнее своего самого ненадежного элемента".



Совершенствование систем менеджмента организаций с использованием 3D-модели может заметно сократить период "организационного созревания" и значительно повысить эффективность и конкурентоспособность как самих предприятий, так и экономики страны (региона) в целом.

Для реализации 3D-подхода необходимо затратить больше и времени, и ресурсов. Но ведь и при проектировании автоматизированных систем управления мы расходуем существенно больше времени и ресурсов, чем при внедрении стандартов на целевые системы менеджмента. Однако это не стало поводом для отмены автоматизации процессов управления. С другой стороны, практикуемое в настоящее время внедрение стандартов на системы менеджмента не принесло заметного эффекта — это известный факт. А, следовательно, такая практика совершенствования не является эффективной и сама нуждается в совершенствовании, при содействии со стороны государства.

Литература:

1. Модель совершенства EFQM // EFQM. — Брюссель. — 2011 // Официальный сайт EFQM. — Режим доступа http://www.efqm.org/the-efqm-excellence-model

2. Системы управления качеством. Требования (ISO 9001:2008, IDT) : ДСТУ ISO 9001:2009. — [Действителен от 2009-09-01]. — К.: Госпотребстандарт Украины, 2009. — 33 с. — (Национальный стандарт Украины).

3. Калита П.Я. Очерк о геноме успешности организаций и государства. Части 1, 2, 3. // Стандартизация, сертификация, качество. — 2014. — № 1, 2, 3.

КАЛИТА Петр,
президент Украинской ассоциации качества



Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании:

Сроки подписки: *с « » 201 г. по « » 201 г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя:

ИНН Свидетельство плательщика НДС №

Тел: Факс:

Юридический адрес:

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки:

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail:

Вид деятельности:

WWW

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

ПЕРИОД ПОДПИСКИ по 31 декабря 2017 года	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца* — PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца* — печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Ежемесячно:** ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

/ /

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM



Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train, the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project.
It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.



Преимущества проекта / Benefits

- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment-friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com

PLASKE
ПЛАСКЕ
Energy in motion
VIKING Train Operator

АО «ПЛАСКЕ» предоставляет полный спектр транспортных, логистических, таможенных и финансовых услуг при организации перевозок грузов по железной дороге, морем, авиа и автотранспортом.

PLASKE JSC renders full scope of transport, logistics, customs and financial services related to international freight forwarding by rail, sea, air, and road modes.



а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua